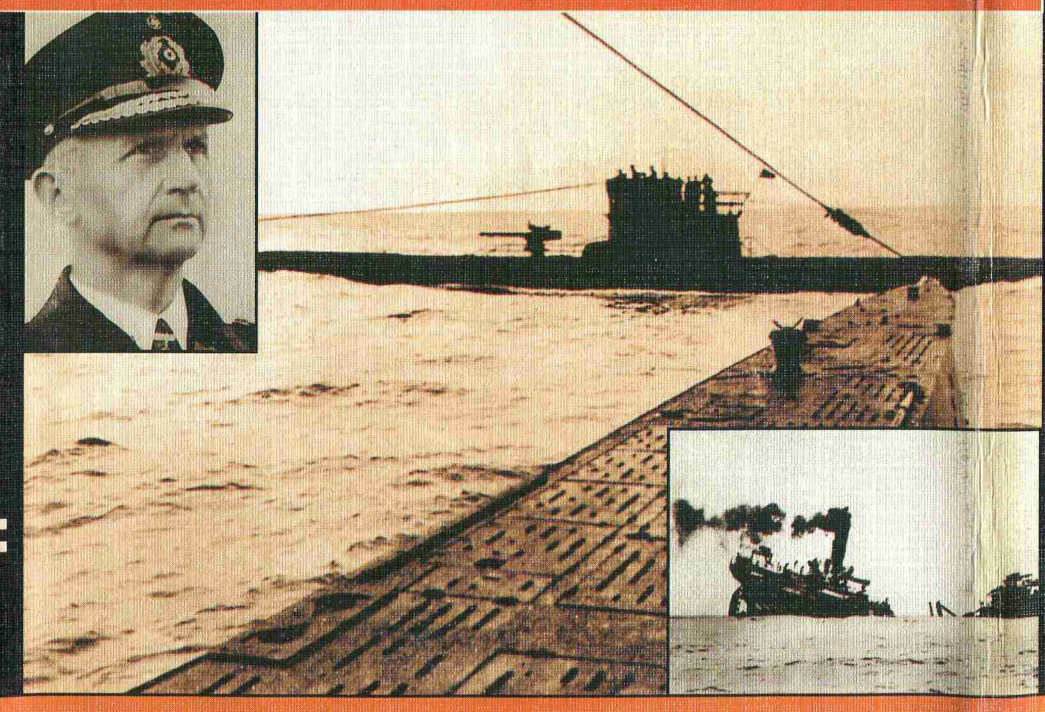
ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

КАРЛ ДЕНИЦ



НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ: 1939-1945 гг.

КАРЛ ДЕНИЦ

НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ: 1939-1945 гг.

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА





KARL DÖNITZ
Grossadmiral

ZEHN JAHRE
und
ZWANZIG TAGE

BONN

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

КАРЛ ДЁНИЦ

НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ:

1939-1945 гг.

ИЗДАТЕЛЬСТВО АСТ МОСКВА 2000
ПОЛИГОН САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

УДК 355.4
ББК 68.49
Д 33

Под общей редакцией и с комментариями адмирала Алафузова В. А.

Сокращенный перевод с немецкого

Дёниц К.

Д 33 Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне. — СПб.: ООО «Издательство Полигон»; М.: ООО «Фирма «Издательство АСТ», 2000. — 480 с., ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-89173-053-7 (Полигон)
ISBN 5-237-04923-0 (АСТ)

В книге гросс-адмирала немецкого военно-морского флота излагается подготовка подводных сил гитлеровской Германии к войне и использование их в ходе военных действий на море. К. Дениц освещает тактику одиночных и групповых действий подводных лодок, рассматривает организацию планирования боевых действий лодок, излагает вопросы оперативного руководства подводными силами, организации связи, управления и взаимодействия. Книга представляет интерес не только для военных моряков, но и для всех, кто интересуется военной историей, применением подводных лодок в войне на море.

УДК 355.4
ББК 68.49

ПРЕДИСЛОВИЕ

В литературе по истории подводной войны книга К. Деница «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне» занимает особое место.

Это вызвано тем, что автор, командовавший подводной лодкой еще в Первую мировую войну, а с 1935 года возглавлявший подводные силы Германии, был самой видной фигурой в рядах оппозиции, выступавшей против концепции видных немецких военно-морских теоретиков Вегенера, Грооса, Редера, которая главную роль в боевых действиях на море отводила надводным силам. Германское правительство использовало советы Вегенера, Грооса, Редера. Их работы стали настольными документами для немецкого морского генерального штаба.

Недооценка подводных лодок германским командованием выявилась с началом Второй мировой войны. Программа строительства подводных лодок в Германии не была рассчитана на выполнение тех огромных задач, которые предстояло выполнить в начавшейся войне. В 1939 году немецкий военно-морской флот имел в строю только 57 подводных лодок. И хотя командующий подводным флотом, тогда еще коммодор, Дениц обучил и нацелил своих подчиненных на выполнение задач по уничтожению конвоев противника, воспитал экипажи в духе доверия к своему оружию и восхищения им, все равно при имеющемся количестве подводных лодок использование их в развернувшихся боевых действиях на море успеха не сулило. Поэтому Германии для ведения длительной войны нужно было в самый короткий срок построить крупный подводный флот, а до этого времени использовать имеющиеся силы как можно целесообразнее.

На тактическое и техническое развитие подводного флота Германии большое влияние оказал его командующий Карл Дениц, который в 1943 году возглавил все немецкие военно-морские силы. Поэтому, несомненно, читателю будет интересно прочитать воспоминания гросс-адмирала о политике в области строительства подводных лодок в Германии накануне и в ходе Второй мировой войны, совершенствовании их вооружения, организации подводных сил, о подготовке и воспитании экипажей, боевом опыте применения подводных сил флота в операциях против Норвегии, в битвах за Атлантику, в Средиземном море и на других театрах военных действий с 1939 по 1945

год. Значительное внимание уделяется использованию подводных лодок в удаленных районах.

К. Дениц приводит много интересных фактов из «Журнала боевых действий штаба подводных сил» и других документов. В целом его мемуары содержат обширные сведения, которые представляют значительный интерес при изучении истории Второй мировой войны и особенно боевых действий на море.

ОБ АВТОРЕ

Известный военно-морской деятель Карл Дёниц (Dönitz) был создателем и руководителем подводного флота Германии. Он родился 16 сентября 1891 года в Грюнау, близ Берлина, в семье инженера-оптика, работавшего в фирме Карла Цейса. Закончив гимназию в Веймаре, Дениц в 1910 г. поступил в военно-морское училище в Киле, после окончания которого был назначен на легкий крейсер «Бреслау» сигнальным офицером. Во время Первой мировой войны крейсер, на котором воевал Дениц, вместе с крейсером «Гебен» подорвался в июле 1915 г. на мине в Средиземном море.

В 1916 г. Дениц прошел переподготовку для подводных лодок и на следующий год стал командиром одной из них, зарекомендовав себя как способный и талантливый офицер. Попав в плен к англичанам в октябре 1918 г., он был освобожден в 1919 г. и снова вернулся в ВМФ Германии. В 1923 г. Дениц стал советником управления подводного флота в военно-морской инспекции.

По условиям Версальского договора 1919 г. Германии было запрещено иметь подводный флот, однако подготовка к его строительству шла полным ходом, и Дениц оказался стоящим у истоков его создания. В 1924 г. он был направлен в Главное командование ВМФ в Берлине. После дальнейшей службы на Балтике штурманом крейсера «Нимфа» Дениц в 1930 г. вернулся в Берлин в качестве офицера штаба Североморского района.

Первые месяцы после прихода Гитлера к власти Дениц находился в дальнем походе, посетив Мальту, Цейлон, Индию, Сингапур. В 1934 г. Дениц посетил Англию, где совершенствовался в английском языке, а вернувшись, получил назначение командиром на крейсер «Эмден». После того как было подписано Англо-германское морское соглашение 1935 г., устранившее для Германии многие ограничения Версальского договора, Дениц 6 июня 1935 г. был назначен «фюрером подводных лодок» и возглавил 1-ю подводную флотилию. К осени 1935 г., несмотря на противодействие сторонников «больших кораблей», Германия уже имела 11 небольших подводных лодок.

Дениц был одним из немногих убежденных национал-социалистов среди высших офицеров ВМФ. Он восхвалял Гитлера в выступлениях перед матросами: «Небеса послали нам лидерство фюрера!» Однажды он сказал, обращаясь к ликующей толпе в Берлине, что Гитлер предви-

дел все и не совершил ни одного неправильного шага. «Мы – черви по сравнению с ним!» Гитлер, в свою очередь, испытывал огромное доверие к Деницу. К 1938 г. Дениц разработал тактику групповых подводных атак («волчьих стай») и в 1939 г. был назначен командующим подводным флотом. На этом посту Дениц нес полную ответственность за потопление не только военных, но и торговых судов союзников. В августе 1942 г. Дениц перенес свой командный пункт в Париж. Его самодисциплина и работоспособность, помимо таланта флотоводца, снискали ему всеобщее уважение среди офицеров ВМФ, которые в меньшей степени, нежели офицеры других родов войск, были заражены нацистской идеологией. Дениц лично встречал каждую лодку, возвращавшуюся на базу, присутствовал на выпуске каждого курса школы подводников, организовал специальные санатории для отдыха личного состава после изнурительных походов. Моряки за глаза называли своего командира «папаша Карл» или «Лев».

После того как англичане улучшили охрану собственных конвоев и выработали приемы противолодочной войны, потери подводного флота Германии стали возрастать, и Деницу пришлось перенести зону оперативных действий дальше на запад, в район между побережьем Канады и Исландии, куда не достигали удары противолодочных самолетов союзников. После того как осенью 1941 г. по приказу Гитлера 10 подводных лодок из Атлантики были переброшены в Средиземноморье, Дениц был вынужден свернуть масштабные действия в Северной Атлантике. А после вступления в войну США, несмотря на увеличение числа подводных лодок (к 1942 г. ежемесячно со стапелей сходило 20 субмарин), их эффективность стала снижаться.

В марте 1942 г. Деницу было присвоено звание адмирала. После ухода в отставку Эриха Редера 30 января 1943 г. Дениц был назначен его преемником на посту главнокомандующего военно-морских сил Германии с присвоением звания гросс-адмирала. В марте 1943 г. германские субмарины потопили 120 кораблей союзников общим водоизмещением 623 тыс. тонн, за что Гитлер удостоил Деница Рыцарского креста с дубовыми листьями. Однако в целом действия подводного флота Германии становились все менее удачными, и потери превысили производство. В мае 1943 г. Дениц был вынужден вывести подводные лодки из Атлантики, что вызвало гнев Гитлера: «Не может быть и речи о прекращении участия подводных лодок в войне. Атлантика – это моя первая линия обороны на западе». К осени 1943 г. на каждое торпедированное грузовое судно приходилась одна потопленная подводная лодка. Дениц записал в своем дневнике: «Противник держит каждую козырную карту, покрывает все районы с помощью дальней авиации и использует способы обнаружения, к которым мы не готовы. Противнику известны все наши секреты, а мы ничего не знаем об их секретах!» С 1939 по 1945 г. из 820 подводных лодок, участвовавших в «битве за Атлантику», 781 погибла, а многие из оставшихся были повреждены.

Перед тем как покончить с собой, Гитлер назначил Деница президентом рейха, главнокомандующим вооруженных сил и военным министром. Об этом Деницу телеграммой сообщил Мартин Борман. Будучи уверенным, что фюрер жив, Дениц, принимая назначение, ответил Гитлеру: «Мой фюрер! Моя преданность вам беспредельна. Я сделаю все, что в моих силах, чтобы прийти вам на помощь в Берлин. Если, однако, судьба повелевает мне возглавить рейх в качестве назначенного вами преемника, я пойду этим путем до конца, стремясь быть достойным непревзойденной героической борьбы немецкого народа. Гросс-адмирал Дениц».

2–5 мая 1945 г., находясь на командном пункте на Балтийском побережье, под Фленсбургом, Дениц назначил правительство под председательством Лутца графа Шверина фон Крозига. Надеясь на скорый конец войны, Дениц хотел разрешить как можно большему числу немцев сдаться в плен англичанам и американцам, чтобы уберечь их от русских. Он убедился в провале гитлеровской политики и призывал немцев начать восстановление страны, чтобы противостоять парализующему ужасу поражения. 23 мая 1945 г. новый глава государства был захвачен в плен союзниками.

Дениц вместе с другими 22 нацистскими лидерами предстал перед Международным военным трибуналом в Нюрнберге 20 октября 1945 г. Он пытался «откреститься» от обвинений на том основании, что не имеет к нацистским преступлениям никакого отношения. Обвинение пришло к выводу, что, хотя Дениц и является организатором и воспитателем германского подводного флота, он не был причастен к заговору с целью развязать агрессивную войну, не готовил и не начинал этой войны. Ему простили убийство моряков с подбитых его субмаринами военных и гражданских судов, но вменили в вину ответственность за гитлеровский приказ от 18 октября 1942 г., по которому захваченные экипажи союзнических торпедных катеров надлежало передавать в СС и расстреливать. Дениц был признан виновным по 2-му (преступления против мира) и 3-му (военные преступления) пунктам, и приговорен к 10 годам тюремного заключения. Он отбывал срок в тюрьме Шпандау в Западном Берлине и был освобожден 1 октября 1956 г. Он всегда хранил при себе папку с письмами союзнических морских офицеров, которые выражали ему свои симпатии и понимание. Освободившись и выхлопотав адмиральскую пенсию, Дениц посвятил себя литературной работе. Он написал книги воспоминаний: «10 лет и 20 дней» (1958), «Моя захватывающая жизнь» (1963), «Германская военно-морская стратегия во Второй мировой войне» (1968). Дениц умер в Аумюле в январе 1981 г.

ИЗ ПРЕДИСЛОВИЯ К ПЕРВОМУ ИЗДАНИЮ

Историю германского флота характеризуют резкие отступления в ходе обеих мировых войн от военно-морской доктрины, которая господствовала в мирное время и легла в основу предвоенных планов строительства и будущего стратегического использования флота.

До Первой мировой войны военно-морской флот Германии строился как крупный линейный флот и предназначался для вооруженной борьбы с Англией. Сила германского флота определялась числом входящих в его состав дредноутов. Однако, несмотря на развернувшуюся перед Первой мировой войной гонку морских вооружений, Германия к началу войны все же уступала Англии, у которой дредноутов к этому периоду было примерно в полтора раза больше. И неудивительно, что с самого начала войны германский линейный флот оказался заблокированным в собственных базах. Ставка на него не оправдалась.

Между тем совершенно неожиданно для военного командования Германии в первые же два месяца войны выявились большие возможности немецких подводных лодок, чему в значительной степени благоприятствовало отсутствие в английском военно-морском флоте организованной противолодочной обороны. Командиры немецких подводных лодок доносили об оживленном движении коммерческих судов на морских путях, ведущих в Англию, и предлагали использовать подводные лодки для нарушения океанских и морских коммуникаций противника.

Последовало резкое отступление от довоенной военно-морской доктрины. Задачу достижения победы над Англией возложили на подводные лодки. Они должны были уничтожить транспортный тоннаж Англии и ее военных союзников.

Исход подводной войны, которую развернула кайзеровская Германия, в конечном счете определялся соотношением между производительными силами Германии и стран Антанты. В ходе

этой войны германское командование стремилось построить возможно больше подводных лодок и уничтожить возможно больше транспортного тоннажа противника. В свою очередь, Англия и ее военные союзники должны были, с одной стороны, возместить потери в потопленном тоннаже, а с другой – создать силы и средства противолодочной обороны, способные уничтожить подводные лодки противника.

«Состязание» решилось в пользу стран Антанты.

Нельзя не заметить, что в этой вооруженной борьбе решающую роль играла количественная сторона вопроса (количество потопленного и восстановленного транспортного тоннажа, наращивание сил и средств противолодочной обороны, число введенных в строй и погибших подводных лодок). Конечно, известное значение имело и качество, то есть техническое совершенствование подводных лодок, сил и средств противолодочной обороны. Однако темпы развития техники в то время не были настолько стремительными, чтобы качественная сторона вопроса могла играть решающую роль.

После Первой мировой войны в Германии занялись анализом и обобщением военного опыта. Стимулировала этот анализ все та же не снимавшаяся с конца XIX века задача подготовки к войне с Англией. В новом, так сказать, реваншистском издании эта задача возродилась как птица Феникс из пепла сразу же после Версальского мира. Говорить об этой задаче во всеуслышание в то время было нельзя, но вся история германского военно-морского флота от Версаля до начала Второй мировой войны была историей его непрерывной подготовки к войне с Англией. Это обстоятельство не противоречило общему агрессивному курсу фашистской Германии, направленному на порабощение народов и завоевание мирового господства.

Основоположник немецкой военно-морской доктрины контр-адмирал Гроос выразил свои взгляды в работе «Учение о морской войне в свете опыта мировой войны» [1]. Название книги обещает пересмотреть довоенные взгляды на стратегическое использование флота. Однако Гроос возвращается к старым, довоенным концепциям германской военно-морской доктрины – к необходимости завоевать господство на море путем разгрома флота противника в генеральном сражении или с помощью

---

[1] *Гроос Отто.* Учение о морской войне в свете опыта мировой войны / Перевод с нем. М., Воениздат, 1930.

блокирования его в базах. Силой, способной выполнить эту задачу, Гроос считал линейный флот. «Крейсерской войне», то есть действиям против морских и океанских сообщений противника, автор книги придавал второстепенное значение. Характерно, что, включая в понятие «крейсерская война» и действия подводных лодок, Гроос уделяет крейсерам больше внимания, чем подводным лодкам. К тому же, и это еще более любопытно, он приходит к выводу, что в будущей войне крейсер займет главенствующее положение.

Теоретические положения Грооса нашли свое отражение не только в практической подготовке германского военно-морского флота к новой войне, но и в направленности его строительства.

Так, идею подготовки к войне с Англией воплощает в себе уже первая после Версальского мира германская кораблестроительная программа. В 1929 году началось строительство так называемых карманных линейных кораблей типа «Deutschland». Использовав право постройки линейных кораблей водоизмещением до 10 000 тонн, Германия начала строить крейсера для действий на английских коммуникациях[1].

Не случайно и основным содержанием германской военно-морской литературы между Первой и Второй мировыми войнами было исследование опыта войны против Англии. Это исследование, разумеется, сопровождалось определенными выводами на будущее, которые нашли практическое применение во Второй мировой войне.

Правда, в открытой военно-морской печати германские теоретики не только умалчивали об истинных целях своих выступлений, но и маскировали их, хотя малоискусно. Так, Крузе в своей книге «Современное ведение войны на море» писал, что англо-германская война не должна повториться, поскольку Гитлер определил «континентальный центр тяжести», и что будущий противник Германии – Советский Союз, против которого Германия должна иметь сильный флот в... Атлантике (?!)[2].

Небезынтересно сходство описываемой ситуации с современностью, когда германские военные теоретики (бывшие адмиралы и офицеры гитлеровского военно-морского флота)

---

[1] О таком назначении этих кораблей совершенно откровенно уже после начала войны писал Ф. Лютцов – контр-адмирал германского военно-морского флота. (*Lützow F.* Seekrieg und Seemacht. Vom Werdegang des modernen Schlachtschiffs, Seite 40.)

[2] *Kruse E. W.* Neuzeitliche Seekriegsführung, 1938.

заняты в основном изучением опыта войны против США и Англии, а правящие круги Западной Германии непрерывно усиливают западногерманский военный потенциал. Характерно, что расширение гонки вооружений в Западной Германии происходит не только при попустительстве влиятельных кругов Соединенных Штатов и Великобритании, но и при открытой помощи их как союзников ФРГ по агрессивному блоку НАТО, активно возрождающих гитлеровскую военную машину.

Властвующая элита США и Англии, по-видимому, не желает учитывать предметных уроков истории. А ведь именно гитлеровская Германия, натравливаемая в течение всего предвоенного периода на Советский Союз, первоначально избрала для агрессии западную ориентацию, что привело ряд государств Западной Европы к катастрофе. Непосредственная угроза создалась и для Соединенных Штатов.

Показательно, что и последняя предвоенная германская кораблестроительная программа (план «Z») отводила главное место строительству надводных кораблей и второстепенное – строительству подводных лодок.

Официальной точке зрения противостояла оппозиция сторонников подводного флота, которые считали, что в войне против Англии Германия не сможет располагать сильнейшим надводным флотом и что самым действенным немецким оружием на море могут и должны стать подводные лодки. Наиболее видной фигурой в рядах этой оппозиции был Дениц, командовавший подводной лодкой еще в Первую мировую войну. В книге, которую мы предлагаем вниманию читателя, Дениц называет себя восторженным подводником и сообщает, что после Версальского мира он остался на действительной военной службе в германском военно-морском флоте по одной причине: считал, что немецкий флот скоро будет иметь в своем составе подводные лодки.

В 1935 году Деница назначили командующим подводными силами Германии и возложили на него задачи их дальнейшей организации и подготовки.

К началу Второй мировой войны реализация плана «Z» была далека от завершения. Незначительное число введенных в строй тяжелых кораблей не допускало возможности решения задач войны надводными силами. И история повторилась. Германское военно-морское командование снова ухватилось за подводные лодки в надежде, что на этот раз они принесут решающий успех.

Таким образом, фактическая обстановка военного времени вновь обнаружила невозможность следования принципам, разработанным в мирное время.

В значительной мере такое положение вещей обусловливалось узостью оперативно-стратегического мышления военно-морского руководства гитлеровской Германии. Перед Первой мировой войной в умах немецких адмиралов господствовала идея генерального сражения, которое якобы должно было принести победу. Германский флот энергично готовился к генеральному сражению, но эта подготовка носила узкотактический характер. Никто не мог ответить на вопрос: каким образом германский линейный флот, значительно более слабый, чем английский, может добиться успеха в открытом бою? Говорили о предварительном уравнении сил, но не объясняли, как достигнуть этого уравнения. Имелись лишь весьма туманные предположения о том, что уравнения сил удастся добиться с помощью каких-то «малых операций» второстепенных сил. Неясно было, как немецкие военно-морские теоретики представляли войну до генерального сражения, как они мыслили себе обстановку, к которой это сражение могло привести, и как эту обстановку мог использовать германский военно-морской флот в дальнейшем.

В итоге в немецко-фашистской военно-морской доктрине создался огромный пробел в отношении стратегического использования флота и характера его операций.

Противник надводного флота и ярый сторонник создания сильного подводного флота, Дениц отнюдь не проявил большей широты мышления в вопросах стратегического использования флота, чем его «надводные» коллеги.

Военно-стратегические концепции Деница были очень просты: основной противник Германии – Англия, от поражения которой зависит исход войны; Англию можно сломить расстройством ее морских и океанских коммуникаций. Нарушить эти коммуникации можно лишь при условии уничтожения транспортного тоннажа Англии и ее союзников. Эту задачу должны решить подводные лодки.

Таким образом, то, к чему германское военно-морское командование вынуждала обстановка, совпало с основной концепцией Деница. Для командующего подводными силами, а затем главнокомандующего ВМС существовала только подводная война.

Стратегическое кредо Деница – уничтожить как можно больше транспортного тоннажа, безразлично какого и без-

различно где. Задачу подводных лодок он видит не в пресечении какой-то конкретной морской или океанской коммуникации, жизненно необходимой для существования Англии, а в уничтожении транспортов, независимо от того, что и куда они везут. При такой постановке задачи усилия подводных лодок направлялись, естественно, прежде всего на те коммуникации, где подводным лодкам легче было уничтожать торговый тоннаж противника. Другими словами, подводные лодки должны были действовать преимущественно там, где противолодочная оборона противника оказывалась слабой или отсутствовала вообще. Действия подводных лодок внешне выглядели при этом, конечно, очень эффектно, потому что подводные лодки топили много судов, но наиболее важные коммуникации, действительно имевшие жизненно важное значение, оставались в безопасности. Создавалась некоторая аналогия с парусным флотом, когда каперы захватывали торговые суда исключительно в интересах личной наживы. Вся разница состояла в том, что приватиры действовали по своему разумению, на свой страх и риск, и были заинтересованы лишь в собственном обогащении, а не в рациональном ведении войны. Командиры же германских подводных лодок строго следовали указаниям своего военного командования, нацеливавшего их не туда, где удар оказывался более чувствительным, а туда, где его легче было нанести. Такой образ действий позволял английскому и американскому командованиям создавать на особо важных коммуникациях достаточно сильную противолодочную оборону, при которой действия германских подводных лодок были совершенно безрезультатными, сопровождались большими потерями и прекращались по приказу немецкого командования.

Фетишизируя подводные силы, Дениц не придает никакого значения ни действиям на суше (пока они не приводят к потере баз и верфей для подводных лодок), ни действиям надводных сил на море (если только морские операции, например норвежская, не улучшают возможностей использования подводных лодок для борьбы на морских коммуникациях противника). Деницу приходится сталкиваться с необходимостью выделения подводных лодок для выполнения задач, не имеющих отношения к уничтожению транспортного тоннажа, и он рассматривает это лишь как досадную помеху уничтожению транспортного тоннажа. Дениц продолжает делать главную ставку на подводные лодки даже тогда, когда ему самому становится ясной полная

бесперспективность подводной войны и невозможность решить главные задачи войны силами одних подводных лодок. Это становится очевидным также из рассмотрения сущности так называемой подводной войны. В ходе ее обычно слабый флот континентальной державы, не предвидя успеха в равной борьбе против сильнейшего флота морской державы, избирал своим объектом его транспортные суда и уничтожал их, пытаясь воздействовать на экономику противника. Эта идея восходит к временам парусного флота, находя свое выражение в «крейсерской войне». К методу «крейсерской войны» прибегали неоднократно, но никогда этот метод не оправдывал возлагавшихся на него надежд. Парусный крейсер должен был избегать боя с боевыми кораблями противника, но нападать на транспортные суда, то есть уходить от сильного и уничтожать слабого. В качестве противоядия против крейсеров выдвинули систему конвоев. Транспортные суда стали собираться в большие группы и охраняться боевыми кораблями.

Преодолевать силы охранения, чтобы добраться до транспортов, одиночному крейсеру было не под силу. Противопоставить же охранению достаточные боевые силы, способные подавить его, слабый флот не мог именно потому, что не был сильным.

Использование подводных лодок в Первую и Вторую мировые войны как против одиночных транспортов, так и против судов, следовавших в конвоях, основывалось на старом принципе: избегать сильного и бить слабого. Для этого, казалось, имелись все возможности: подводная лодка, как известно, действует достаточно скрытно, следовательно, она может безнаказанно избегать сильного и добираться до транспортов.

Однако в то время подводная лодка далеко еще не отвечала требованиям сегодняшнего дня. Это не был подводный корабль в полном смысле слова. Подводная лодка являлась «ныряющим» кораблем, способным к периодическому и кратковременному погружению. Это был тихоходный и слабо вооруженный корабль. Под водой он мог только уходить от своего надводного или воздушного противника, но был бессилен отвечать на его атаки собственными ударами.

Но и в тех условиях подводные лодки, явно отстававшие в своем техническом развитии, не только держали англо-американские морские и океанские коммуникации в постоянном напряжении, но и добились в уничтожении союзного тоннажа существенных успехов.

После Второй мировой войны в результате бурного технического прогресса возник целый ряд предпосылок, принципиально меняющих «лицо» подводной лодки. Появление атомных двигателей, развитие ракетного оружия и целый ряд других технических достижений превратили старую подводную лодку – надводный корабль, способный иногда погружаться, в истинно подводный корабль, способный успешно решать не только задачу уничтожения транспортов, пусть даже обеспеченных сильным охранением, – задачу, которую не могли решить подводные лодки времен Второй мировой войны, – но и целый ряд других задач, в том числе и стратегических, которые до сего времени были присущи только надводным кораблям, и притом решать их успешнее, чем надводные корабли.

Книга в целом содержит большой фактический материал о действиях подводных лодок, который в известной мере иллюстрирует ход подводной войны и позволяет сделать некоторые выводы в отношении использования подводных лодок.

Интерес представляют не только подробные описания эпизодов тактического плана, но и рассуждения о некоторых общих проблемах, с которыми автору пришлось столкнуться при ведении подводной войны. Речь идет о взглядах Деница на вопросы управления подводными лодками, организацию взаимодействия подводных лодок с авиацией, борьбу противолодочных самолетов с подводными лодками, применение радиолокации и торпедного оружия.

Книга гросс-адмирала К. Деница вышла в свет в ФРГ под названием «Десять лет и двадцать дней». Десять лет – это период с 1935 года, когда Гитлер опрокинул хилые постройки Версальского договора и начал форсированное вооружение Германии, до полного ее поражения в 1945 году.

В этот период Дениц командовал подводными силами, а затем был главнокомандующим военно-морским флотом Германии.

Двадцать дней – это период, когда Дениц, став преемником Гитлера, возглавлял наспех сколоченное германское правительство во Фленсбурге, пытаясь внести раскол в ряды антигитлеровской коалиции.

В настоящем издании книга получила новое название – «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне», так как в ней опущены главы, не имеющие прямого и непосредственного отношения к основной теме – действиям подводных сил германского флота во Второй мировой войне.

Объем предисловия не позволил подробно остановиться на всех деталях книги Деница, требующих острых критических замечаний. В этой связи настоящее предисловие надо рассматривать совместно с комментариями, данными в тексте, в которых также содержится военно-политическая оценка многих ошибочных положений автора книги.

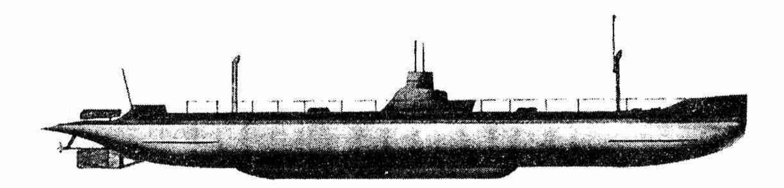
Адмирал В. А. АЛАФУЗОВ

1. ПРЕЛЮДИЯ

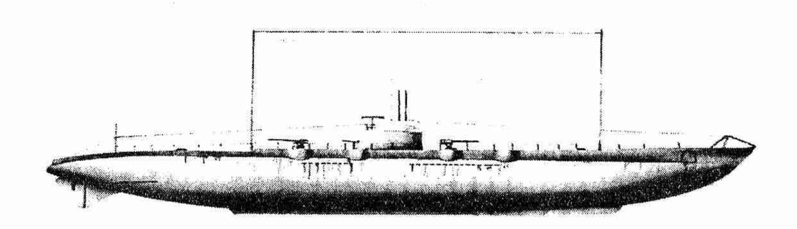
В конце сентября 1918 года две подводные лодки готовились покинуть расположенную на Адриатическом побережье австро-венгерскую военно-морскую базу Пула. Одной из подводных лодок командовал капитан-лейтенант Штейнбауер, другой – я, один из самых молодых командиров подводных лодок. Мы собирались действовать совместно – поджидать выходившие из Суэцкого канала большие британские конвои и, пользуясь новолунием, атаковывать их ночью в надводном положении. Применяя метод так называемого «малого силуэта»[1], наши лодки должны были скрытно преодолевать завесу охранения из эскадренных миноносцев и сближаться на дистанцию торпедной стрельбы с транспортами, являвшимися ядром конвоев. Насколько было известно, это был первый случай, когда две подводные лодки действовали совместно. Наши лодки должны были встретиться в море в 50 милях от мыса Пассеро (юго-восточный выступ острова Сицилия) по пеленгу 135°. До сих пор подводные лодки действовали каждая на свой страх и риск. Они в одиночку выходили в море, вели поиск, отбивались от кораблей охранения и атаковали противника. Имевшиеся в то время на подводных лодках средства радиосвязи (искровой передатчик) не обеспечивали совместных действий лодок. Радиосвязь на коротких и самых длинных волнах не велась из-за несовершенства радиоаппаратуры. В подводном положении радиосвязь была невозможна, а для передачи радиограмм в надводном положении на длинных волнах надо было устанавливать антенну на двух мачтах, однако и в этом случае, несмотря на большую потребляемую передатчиком мощность, дальность радиосвязи была незначительной. Кроме того, во время сеанса радиосвязи подводная лодка имела ограниченную готовность к погружению,

---

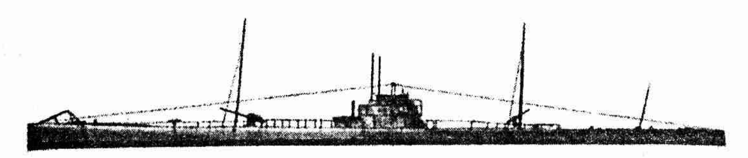
[1] Имеется в виду достижение минимальной видимости подводной лодки путем движения в позиционном положении и избежания курсовых углов на противника, близких к 90°. – *Прим. ред.*



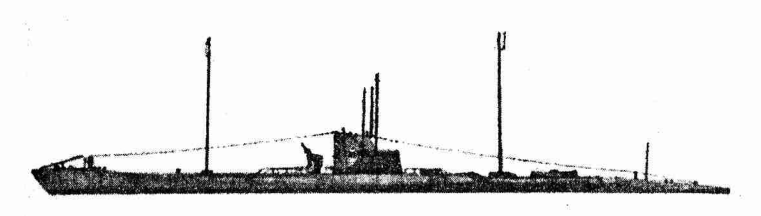
*Подводная лодка **U-1** (Германия). **Водоизмещение:** 241/287 тонн. **Размеры:** 42,4 × 3,8 × 3,2 м. **Силовая установка:** двухвальная, керосиновый двигатель/электромоторы. **Максимальная скорость:** 10,8 /8,7 узла. **Вооружение:** один 450-мм (17,7") торпедный аппарат. **Спущена на воду:** август 1906 г. U-1 была первой боевой подводной лодкой Германии, одной из наиболее удачных подводных лодок того времени. Два керосиновых двигателя развивали мощность 400 л.с., такую же мощность развивали электромоторы. Дальность хода при скорости 10 узлов на поверхности составляла 1500 миль (2850 км). Под водой лодка могла пройти 50 миль (80 км) при скорости 5 узлов. U-1 использовалась для испытаний, а потом стала учебным судном. В 1919 г. она была списана, приобретена некогда построившей ее фирмой «Germaniawerth» в Киле и подарена музею в Мюнхене*



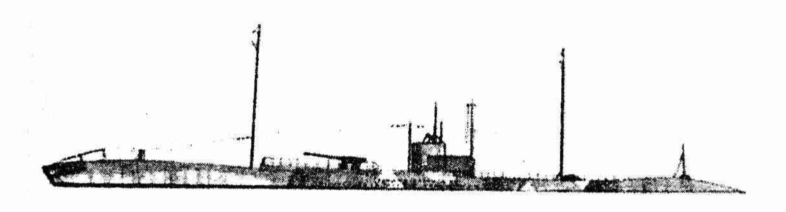
*Подводная лодка **U-140** (Германия). **Водоизмещение:** 1960/2522 тонны. **Размеры:** 92 × 9 × 5,3 м. **Силовая установка:** двухвальная, дизель/электромоторы. **Максимальная скорость:** 15,5/7,5 узла. **Вооружение:** два 150-мм (5,9") орудия, шесть 500-мм (19,7") торпедных аппаратов. **Спущена на воду:** ноябрь 1917 г. В Первую мировую войну немцы столкнулись с отсутствием подходящих подводных лодок, которые имели бы достаточную дальность для действия у побережья Америки. В 1918 они построили серию из четырех океанских лодок, использовав весь свой опыт в проектировании кораблей такого класса. U-139 и U-141 строились в Киле и были первыми германскими подводными лодками, получившими имя (U-141 стала называться «Weddigen»). Это были большие подводные лодки, способные оставаться в море длительное время. Предполагалось, что подводная лодка будет топить торговые суда в надводном положении, расстреливая их из орудий. U-140 имела дальность хода более 14 000 миль (26 600 км) при скорости 8 узлов. Два дизель-электрических мотора развивали мощность 3950 л.с., а два электромотора — 1700 л.с.*



U-55 (Германия, 1916). Одна из первых немецких субмарин; предназначалась для атак на грузовые суда и оснащалась двумя 3,5-дюймовыми (88-мм) орудиями, перед рубкой и позади, и четырьмя торпедными аппаратами – двумя носовыми и двумя кормовыми. К выдающимся характеристикам следует отнести скорость в 17 узлов и радиус действия в 9500 миль. После окончания войны передана Японии, где получила новое обозначение – «03»



UB-125 (Германия, 1916). Одна из большого класса океанских субмарин, построенных в годы Первой мировой войны для срыва грузовых перевозок. Оборудовалась двумя дизельными двигателями и развивала скорость до 13,5 узла; обладала внушительным радиусом действия, так как была предназначена для действий в Атлантике. На довольно крупной рубке размещались два перископа и мачта; и еще две мачты устанавливались в носовой и кормовой частях лодки. Все три мачты были складными



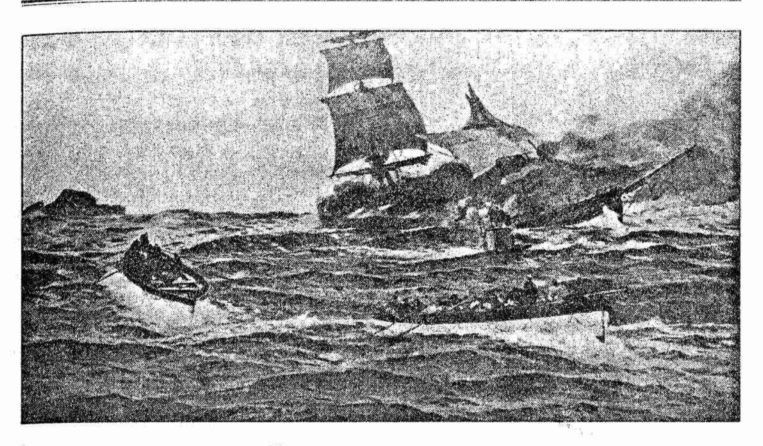
U-125 (Германия, 1918). Один из класса подводных минных заградителей большого водоизмещения, называвшихся Minen Kreuzer. Брал на борт сорок две мины, размещавшиеся в специальных отсеках внутри корпуса и выпускавшиеся в воду через люки, которые находились ближе к корме лодки. Из вооружения устанавливались четыре носовых торпедных аппарата и палубное 3,4-дюймовое (88-мм) орудие перед рубкой

из-за этого подвергалась большей опасности и к тому же была неспособна атаковать противника.

Как было условлено, вечером 3 октября 1918 года моя лодка находилась в точке рандеву юго-восточнее Сицилии и ждала Штейнбауера. Но напрасно: подводная лодка Штейнбауера не пришла. Позже выяснилось, что выход ее задержался из-за какой-то неисправности.

Около 01.00 с мостика лодки в юго-восточном направлении над горизонтом обнаружили нечто черное колбасообразной формы. Это был привязной аэростат, который буксировался эскадренным миноносцем. Вскоре из темноты стали вырисовываться новые объекты – эскадренные миноносцы и другие корабли охранения. Вслед за ними появились громадные очертания глубоко сидящих транспортов. Конвой шел в западном направлении на Мальту. Скрытно преодолев завесу охранения, лодка легла на боевой курс, чтобы выпустить торпеду по головному судну в ближайшей колонне транспортов. Внезапно конвой изменил курс. Сейчас он шел на лодку. Это был обычный маневр, так как конвой следовал противолодочным зигзагом, который выполняется всеми конвоями по определенной схеме, чтобы затруднить подводным лодкам атаку конвоя. Поворот конвоя оказался настолько неожиданным, что нам едва удалось отвернуть и пройти в опасной близости от судна, которое мы только что пытались атаковать. Так подводная лодка очутилась между первой и второй колоннами транспортов. Мне удалось сманеврировать и выстрелить торпедой по большому транспорту во второй колонне. У его борта взвился гигантский, ярко освещенный столб воды. Раздался мощный взрыв. К тонущему транспорту бросился один из эскадренных миноносцев. Я скомандовал срочное погружение и ушел на глубину. Однако атаки глубинными бомбами не последовало. По-видимому, командир эскадренного миноносца не решился сбрасывать глубинные бомбы из опасения, что они могут нанести повреждения собственным судам, интервалы между которыми были очень небольшими.

Оторвавшись от конвоя, подводная лодка осторожно всплыла в позиционное положение. С мостика, который едва поднимался над водой, на западе был виден конвой, уходивший прежним курсом. Ближе к лодке виднелся эскадренный миноносец, который, вероятно, находился на том самом месте, где затонуло атакованное судно. Продув балласт, лодка всплыла в крейсерское положение и двинулась за конвоем, чтобы до рассвета попытаться атаковать его вторично из надводного положения. Но



Первая мировая война.
Германская подводная лодка топит торговый пароход

пока лодка выходила в голову конвоя, стало светать. Решив атаковать конвой с перископной глубины, я подал команду к погружению. Но тут произошло нечто непредвиденное. Из-за заводского дефекта лодка при погружении неожиданно получила большой дифферент на нос и стремительно пошла в глубину. Из аккумуляторов вылился электролит. Наступила темнота. Глубина в этом районе была более чем достаточной – от 2500 до 3000 метров, а наша лодка («Германия» В-III) могла погружаться не более чем на 60–70 метров. Ее прочный корпус выдерживал давление лишь до этой глубины. Было приказано продуть весь балласт, застопорить двигатели, дать задний ход и переложить рули, чтобы по возможности замедлить погружение. Расторопный вахтенный офицер включил карманный фонарь и осветил глубомер. Стрелка быстро скользила вправо, указывая на быстрое погружение. Но вот на какой-то миг она замерла между делениями 90 и 100 метров и пошла в обратном направлении. Значит, балласт был продут вовремя. Вскоре лодку выбросило на поверхность. Я быстро открыл рубочный люк. Было уже светло. Мы находились в центре конвоя. На эскадренных миноносцах и на транспортах взвились флажные сигналы, завыли сирены, транспорты разворачивались к нам кормой и открывали огонь из кормовых орудий. Эскадренные миноносцы, ведя огонь, полным ходом устремились к подводной лодке. Положение было не из приятных. Надо было как можно быстрее уходить под воду. Но это оказа-

лось невозможным: сжатый воздух был израсходован. К тому же лодка получила несколько пробоин. Конец был неизбежен, и я скомандовал: «Всем покинуть лодку!»

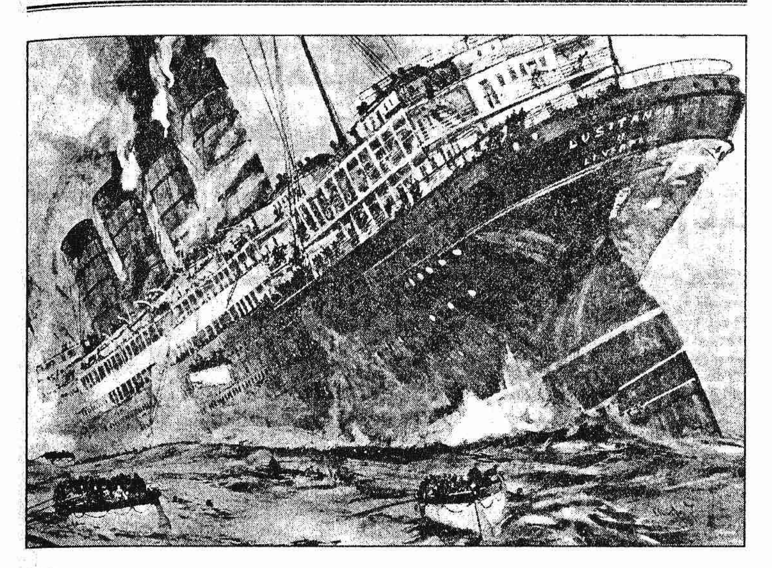
Накануне мы подобрали в море тюк пробки, который закрепили на палубе. Теперь мы его отвязали и помимо спасательного жилета дали каждому по куску пробки.

К великому прискорбию, мы потеряли семь человек, среди которых был и инженер-механик.

Подводная лодка затонула. Конвой продолжал двигаться. Мы плавали в море. Но вот один из эскадренных миноносцев повернул назад и подобрал нас.

Так кончилась в Первую мировую войну моя карьера командира подводной лодки. Из событий этой ночи я сделал для себя один чрезвычайно важный вывод: подводная лодка имеет наибольшие шансы на успех, если атакует в ночное время в надводном положении. Чем большее число подводных лодок участвует в атаке, тем благоприятнее обстановка для каждой из них, потому что взрывы и тонущие корабли вызывают такую сумятицу, что корабли охранения оказываются стесненными в маневрировании и начинают действовать вне связи с другими кораблями. Многие другие соображения военного характера также говорили за то, что в атаках конвоев должны принимать участие не одна, а несколько подводных лодок.

В период Первой мировой войны германские подводные силы наибольших успехов добились в 1917 году. В дальнейшем же, после введения Англией системы конвоев, эффективность действий подводных лодок резко упала. С появлением конвоев море опустело. Немецкие подводные лодки выходили в море поодиночке, обычно долгое время ничего не обнаруживали, а потом неожиданно натыкались на большие группы транспортов, в 30–50 судов и более, следовавших в охранении большого числа военных кораблей различных классов. Подводная лодка атаковала конвой в одиночку. Если командир имел крепкие нервы, атаки повторялись в течение нескольких суток, пока он и его подчиненные не выдыхались окончательно. И даже если подводной лодке удавалось потопить несколько судов, число ее жертв составляло очень незначительный процент от всего состава конвоя. Конвой же, несмотря на эти атаки, продолжал следовать по назначению, и, как правило, в дальнейшем ни одна немецкая подводная лодка его не обнаруживала. Суда приходили в Англию, доставляя туда большие запасы продовольствия и сырья.



7 мая 1915 г. неподалеку от ирландского побережья фешенебельный британский лайнер «Лузитания» без предупреждения был торпедирован немецкой подводной лодкой U-20. Среди 1198 погибших было 124 американца. Гибель «Лузитании» – темная страница военно-морской истории. Похоже, что корабль был не просто подставлен, а подставлен вполне сознательно. Почти мгновенная гибель корабля такого класса от одной торпеды неопровержимо свидетельствует о детонации большого количества боеприпасов, однако же союзники, как правило, не перевозили взрывчатку на суперлайнерах. «Как правило» – значит, что не было ни одного другого случая – ни до, ни после этой трагедии. U-20 Швингера, вероятно, была наведена на «Лузитанию». Как ни грустно это утверждать, подобные провокации нередко использовались союзниками и в Первой, и во Второй мировых войнах

Следовательно, надо было сделать так, чтобы против крупных конвоев действовало возможно большее число подводных лодок. С такими мыслями я оказался в английском плену. В июле 1919 года я возвратился в Германию. В Киле, в штабе базы, референт по учету кадров офицерского состава спросил, нет ли у меня желания служить в новых военно-морских силах. Я ответил контрвопросом: «А вы полагаете, что у нас скоро снова будут подводные лодки?» (По Версальскому договору державы-победительницы запрещали Германии иметь подводные лодки.)

Референт ответил: «Не сомневаюсь. Так долго продолжаться не может. Я думаю, года через два они у нас появятся снова».

Эти слова окончательно заставили меня остаться на службе в военно-морских силах. За годы войны я стал ярым подводником; ведь служба на подводной лодке требует от моряка большой самостоятельности и ставит перед ним задачи, для выполнения которых требуются высокое мастерство и бесстрашие. Единственная в своем роде морская дружба, вырастающая из общности судьбы, из отсутствия различий в положении членов экипажа подводной лодки, где все зависят один от другого и где никто не лишний, восхищала меня. Каждый подводник ощущает величие океана, величие своей задачи и чувствует себя богаче всех королей. Иной судьбы он не хочет.

Однако в дальнейшем события сложились иначе. Германия по-прежнему томилась в оковах Версальского договора. До 1935 года нам было запрещено строить подводные лодки. В этот период я был командиром миноносца, затем командиром флотилии миноносцев, штурманом на флагманском корабле командующего военно-морскими силами на Балтийском море и, наконец, командиром крейсера «Эмден».

За эти годы я основательно изучил тактику надводных кораблей. Ограничения Версальского договора до предела ослабили мощь германских военно-морских сил. Мы же старались с большим рвением возместить эту слабость основательной морской, огневой и тактической подготовкой. Нам хотелось разработать такие тактические приемы, которые позволили бы добиваться успеха в борьбе против превосходящих сил противника. Особое внимание обращалось на ведение ночного боя, который требует хорошей выучки, большого мастерства и содержит элементы риска даже в условиях учебы. В ночном бою слабый противник имеет лучшие перспективы, чем в дневном: пользуясь темнотой, он может неожиданно появляться и так же неожиданно скрываться, поскольку в те времена радиолокация была неизвестна.

Знания из области морской тактики явились необходимым дополнением к военному опыту, который я приобрел в 1914–1916 годах, плавая на Черном море на крейсере «Бреслау». Здесь мы действовали в обстановке большого превосходства русского флота. Как при игре в кошки-мышки, наши корабли после каждого боя старались поскорее убраться с Черного моря и укрыться в Босфоре – единственной норе, сулившей защиту. Опыт, накопленный в двадцатые годы, явился хорошим допол-

нением к боевому опыту, полученному мною в 1916–1918 годах, когда сначала я был вахтенным-офицером, а потом командиром подводной лодки. Разносторонняя тактическая подготовка и опыт службы на надводных и подводных кораблях в мирное и военное время в наступательных и оборонительных боях принесли большую пользу позже, в 1935 году, когда мне поручили подготовку нового подводного флота.

Подготовку командира-подводника нельзя ограничивать службой на подводной лодке. А организацию противолодочной обороны и защиты конвоев надо поручать адмиралу, который был подводником. Только имея опыт в организации и ведении боевых действий надводными и подводными силами, можно действовать решительно и безошибочно.

Именно поэтому организация защиты морских сообщений в Атлантике, которые имели для Англии жизненно важное значение, была поручена адмиралу Максу Хортону – одному из самых опытных командиров подводных лодок времен Первой мировой войны, который позднее был командиром линейного корабля и командующим соединением крейсеров.

Крейсер «Эмден» в июле 1935 года после возвращения из похода вокруг Африки в воды Индийского океана стал на якорь на рейде Шиллигрееде в заливе Яде перед Вильгельмсхафеном. На борт крейсера прибыл главнокомандующий немецких военно-морских сил генерал-адмирал Редер. В тот же день из похода в Северную и Южную Америку возвратился крейсер «Карлсруэ», которым командовал капитан I ранга Лютьенс, впоследствии адмирал и командующий флотом. Он погиб в мае 1941 года на линейном корабле «Бисмарк». Мы доложили главнокомандующему о своих плаваниях и внесли ряд предложений, касающихся очередных заграничных походов. По плану главного командования военно-морских сил Лютьенс должен был вновь совершить плавание в Новый Свет, а я, командуя «Эмденом», – посетить Японию, Китай, тогдашнюю Голландскую Индию, южную часть Тихого океана и Австралию. Лютьенс предложил изменить маршрут перехода: он хотел, чтобы и экипаж «Карлсруэ» мог ознакомиться с древней культурой Востока. Я возразил ему, что восточно-азиатский район достался «Эмдену» по традиции от своего знаменитого тезки, который в начале Первой мировой войны совершил переход через этот район под командованием капитана II ранга фон Мюллера.

Очень неожиданно для меня и Лютьенса главнокомандующий сухо заметил: «Не спорьте, господа, вы оба покинете

свои корабли. Лютьенс назначается начальником отдела кадров офицерского состава главного командования военно-морских сил и будет осуществлять комплектование офицерского корпуса для вновь строящегося военно-морского флота, а вы, Дениц, возьмете на себя организацию германских подводных сил».

Решение главнокомандующего было для нас неожиданностью. Оно обусловливалось заключением англо-германского морского соглашения. Я был далеко не в восторге от нового назначения: меня очень заинтересовал намечавшийся поход на Дальний Восток. В составе «гомогенного» флота[1], строительство которого тогда планировалось, подводные лодки могли быть только небольшой и не очень существенной составной частью. Я воспринял это назначение как перевод на запасный путь.

Однако моя точка зрения оказалась ошибочной.

---

[1] Имеется в виду флот, состоящий по преимуществу из надводных кораблей. – *Прим. ред.*

2. НОВАЯ ЗАДАЧА

18 июня 1935 года было подписано англо-германское морское соглашение. По этому соглашению Германия обязывалась ограничить свое морское вооружение 35 процентами английского.

Это добровольное самоограничение объяснялось обстановкой, в которой находилась тогда Германская империя. Над Германией тяготели постановления Версальского договора, в силу которых она, по существу, была разоружена, в то время как оговоренного в договоре разоружения держав-победительниц не произошло[1]. Гитлер, стремясь постепенно освободиться от этих оков, 16 марта 1935 года объявил о введении военного суверенитета. Стремясь отколоть Англию от группировки держав-победительниц, со стороны которых ждали противодействия, Гитлер предусмотрительно завязал с ней переговоры о заключении военно-морского соглашения. Он рассчитывал таким путем исключить Англию из числа политических противников и на будущее, поскольку добровольное ограничение Германией своего морского вооружения говорило о том, что она не имела агрессивных намерений в отношении Англии. Однако дальнейшие события показали, что, принимая такое решение, тогдашнее государственное руководство Германии напрасно тешило себя подобной надеждой. Исторически враждебность Англии к тому или иному европейскому государству определялась в первую очередь политическими и экономическими соображениями, даже если она не чувствовала со стороны против-

---

[1] Нельзя назвать «добровольным самоограничением» соглашение, которое узаконивало не ограничения, наложенные на строительство германского флота Версальским договором, а право Германии на строительство флота, в четыре раза превышающего уже имеющийся флот. Это соглашение было прямым нарушением Версальского договора как со стороны Германии, так и со стороны Англии. Для Германии оно явилось первым шагом к снятию всяких ограничений, касающихся строительства флота, а для Англии – одним из звеньев в цепи мероприятий, имевших целью направить гитлеровскую агрессию против СССР. – *Прим. ред.*

ника угрозы на море. Стремясь к экономическому господству, Англия видела угрозу своему могуществу в усилении любого европейского государства. Отсюда вытекает знаменитая британская политика европейского равновесия. Это обстоятельство не могло не сыграть своей роли в последующие годы, несмотря на заключенное в 1935 году соглашение, которое ограничивало военно-морское вооружение Германии.

Разумеется, в 1935 году Англия пошла на предложение Гитлера. Согласно договору Германия имела право строить флот, общее водоизмещение которого не должно было превышать 35 процентов английского флота. Это соотношение касалось всех классов надводных кораблей. Для подводных же лодок было установлено соотношение в 45 процентов. Предусматривалось, что путем совместного дружеского обсуждения этот процент в дальнейшем мог быть повышен до 100 процентов водоизмещения английского подводного флота.

Итак, в соответствии с численным составом английского военно-морского флота Германия в 1935 году по этому соглашению могла располагать следующим общим водоизмещением боевых кораблей по классам: линейные корабли – 184 000 тонн, тяжелые крейсера – 51 000 тонн, легкие крейсера – 67 000 тонн, авианосцы – 47 000 тонн, эскадренные миноносцы – 52 000 тонн, подводные лодки (45 процентов) – 24 000 тонн.

Останавливаясь на создании новых германских подводных сил, следует обратить особое внимание на приведенную выше цифру водоизмещения подводных лодок. И хотя общее водоизмещение подводных лодок составляло 45 процентов от водоизмещения английского подводного флота, в целом оно оказывалось очень незначительным. Из-за островного положения жизнь Англии всецело зависит от ввоза продовольствия и сырья. Поэтому морские коммуникации с колониальными владениями имели для Британской империи жизненно важное значение. В течение целого ряда столетий стратегическая задача английского военно-морского флота состояла в защите этих морских сообщений. Решить же эту задачу можно было не подводными лодками, а надводными кораблями. Подводная лодка менее всего пригодна для обороны: она очень уязвима в надводном положении (например, от артиллерийского огня), тихоходна и может просматривать лишь ограниченный район, так как не имеет высоких надстроек. Но в то же время подводная лодка представляет собой ярко выраженное тактическое наступательное сред-

ство[1]. Англия не имела потенциальных противников на морских коммуникациях, против которых ей пришлось бы в случае военного конфликта развертывать действия крупных подводных сил. И поэтому ее военно-морской флот не нуждался в большом числе подводных лодок. Численность ее подводных сил в 30-х годах была незначительной: она составляла лишь около двух третей численности подводного флота французского военно-морского флота (в 1939 году у Англии было 57, а у Франции – 78 подводных лодок). И так как подводные лодки имели в английском военно-морском флоте второстепенное значение, Англия сделала очень незначительную уступку, согласившись на то, чтобы Германия строила подводные лодки, общее водоизмещение которых составляло бы не 35 процентов, как устанавливалось для прочих классов кораблей, а 45 процентов (а при известных условиях даже 100 процентов) водоизмещения английских подводных сил. Следовательно, в силу своей малочисленности подводные лодки не могли стать серьезным фактором в новом, «гомогенном» флоте, строительство которого тогда планировалось.

В 1936 году морские державы включили в Лондонский протокол о подводных силах[2] еще одно соглашение, полностью отвечавшее интересам Англии в случае боевого использования

---

[1] Оснащение подводных кораблей ядерными силовыми установками и ракетным оружием резко расширило и усилило их боевые и оперативные возможности. – *Прим. ред.*

[2] Лондонское морское соглашение 1930 года не являлось обязательным для всех стран, подписавших это соглашение, так как Франция и Италия впоследствии отказались от его ратификации. Поэтому страны, подписавшие соглашение в 1930 году, вновь встретились в Лондоне в 1936 году, чтобы уточнить 22-ю статью соглашения. В приложении к протоколу, подписанному в Лондоне 6 ноября 1936 года, приведены следующие правила о действиях подводных лодок по отношению к торговым судам в военное время:

«1. В своих действиях по отношению к торговым судам подводные лодки должны сообразовываться с правилами международного права, которыми руководствуются надводные военные суда.

2. В частности, в случае упорного отказа остановиться после надлежащим образом сделанного предупреждения об остановке или в случае действенного сопротивления досмотру или обыску военное судно, надводное или подводное, может потопить торговое судно или лишить его возможности плавания лишь тогда, когда оно предварительно доставит пассажиров, экипаж и судовые бумаги в безопасное место. В этой связи судовые шлюпки рассматриваются как безопасное место только в том случае, если при существующем состоянии моря и при существующих условиях погоды, ввиду близости земли или присутствия другого судна, имеющего возможность принять пассажиров и экипаж, обеспечена их безопасность». – *Прим. ред.*

подводных лодок. Оно предусматривало следующее: при задержании и потоплении торговых судов подводная лодка должна действовать как надводный корабль. Это требование сохраняло силу и в том случае, если на торговых судах оказывались орудия, установленные «только для самообороны». Торговые суда, несмотря на характер вооружения, все равно считались коммерческими и пользовались соответствующей международной правовой защитой. Это означало, что подводные лодки должны были задерживать торговые суда и производить досмотр их, руководствуясь международными нормами ведения торговой войны и призового права[1].

Если на основании условий призового права подводная лодка могла потопить судно, то ей вменялось в обязанность предварительно обеспечить безопасность его команды. Поскольку считалось, что в открытом море для безопасности экипажа одних спасательных шлюпок недостаточно, подводная лодка должна была либо взять его к себе на борт, либо (но это, как правило, оказывалось невозможным) отказаться от потопления судна.

После подписания в 1935 году англо-германского морского соглашения Германия 23 ноября 1936 года присоединилась и к упомянутому выше протоколу, что еще более снизило боевое значение подводной лодки.

К двум факторам, о которых мы уже говорили, добавился третий. После Первой мировой войны англичане очень много писали об асдике[2] – новом средстве обнаружения подводных лодок, находящихся в подводном положении. Этот прибор якобы позволял обнаруживать подводные лодки на дистанции в несколько тысяч метров. В целом же подводная лодка объявлялась в Англии устаревшей боевой силой. Считали даже, что другим нациям не стоило строить подводные лодки.

Исходя из этих соображений и в германских военно-морских силах в 1935 году стали сомневаться в боевой ценности подводных лодок, хотя опасности подводной службы, самостоятельность действий и не померкшая со времен Первой мировой войны слава германских подводных лодок по-прежнему при-

---

[1] Призовое право – раздел морского права, регламентирующий порядок задержания, досмотра и уничтожения торговых судов военными кораблями.

[2] Условное название гидроакустической станции, составленное из начальных букв наименования специального комитета (Antisubmarine Detection Investigation Committee) по координации действий исследователей, изучавших проблему борьбы с подводными лодками. – *Прим. ред.*

влекали к службе на подводных лодках способных молодых офицеров, унтер-офицеров и матросов.

С постройкой подводных лодок дело обстояло следующим образом. Подготовка к строительству подводных лодок велась главным командованием немецких военно-морских сил с 1932 года. Заложены они были в начале 1935 года, во время переговоров с Англией о соотношении водоизмещений военно-морских флотов. Это были очень небольшие лодки водоизмещением 250 тонн. В конце сентября 1935 года шесть таких лодок (U-1 – U-6) были переданы школе противолодочной обороны, позднее переименованной в школу подводного плавания. Здесь происходила начальная техническая подготовка и обучение команд подводному плаванию.

28 сентября 1935 года в строй вступили три новые подводные лодки: U-7, U-8 и U-9 водоизмещением также по 250 тонн. Эти лодки составили 1-ю флотилию подводных лодок «Веддиген». В звании капитана II ранга я стал ее командиром. В течение нескольких месяцев во флотилию «Веддиген» были включены еще девять подводных лодок этого же типа (U-10 – U-18).

В 1-ю флотилию командиры подводных лодок и другие офицеры отбирались особенно тщательно.

Мне не дали никаких приказов, инструкций или наставлений по боевой подготовке флотилии, так как она впервые была организована после 1918 года, то есть после длительного перерыва, в течение которого подводных лодок мы не имели. И это было правильно. У меня имелись свои собственные соображения относительно организации боевой подготовки.

1. Я хотел заразить команды подводных лодок энтузиазмом и верой в это оружие, воспитать в них чувство постоянной боевой готовности. Успеха во время войны, если учитывать трудности, с которыми встречаются подводные лодки во время боя, можно достигнуть только при наличии высокого морального духа у членов экипажа лодок. Одного боевого мастерства недостаточно. В первую очередь надо было выбить из сознания подводников угнетавшую их мысль, что в результате усовершенствования английского гидролокатора подводная лодка стала устаревшим оружием.

Я верил в боевую мощь подводной лодки и по-прежнему считал ее превосходным оружием нападения в военных действиях на море и самым лучшим носителем торпедного оружия.

2. Боевую подготовку подводных сил следовало проводить в обстановке, максимально приближенной к боевым условиям.

2 Зак. 506

Подводные лодки еще в мирное время должны были как можно чаще действовать в обстановке, в которой они могли оказаться во время войны, и добиваться желаемых результатов.

3. В подводном и надводном положениях торпедные атаки необходимо было производить только с близких дистанций (600 метров). На малых расстояниях ошибки, вызванные неправильной оценкой исходных данных, почти не сказывались на результатах стрельбы. Выстрел с близкой дистанции давал попадание наверняка. Даже если на атакуемом судне замечали след торпеды, оно не успевало уклониться. Летом 1935 года в школе подводного плавания новичков-подводников учили: при торпедном выстреле из подводного положения дистанция должна быть не менее 3000 метров, так как в противном случае подводную лодку обнаружит английский асдик. В конце сентября 1935 года меня назначили командиром флотилии «Веддиген». Вот тогда-то я и начал вести решительную борьбу с этой точкой зрения, считая эффективность асдика недоказанной. Мы просто-напросто не имели права признавать себя побежденными на основе одних только английских публикаций. Война доказала правильность моей позиции.

4. По моему мнению, подводная лодка являлась отличным носителем торпедного оружия и могла быть с большим эффектом использована в ночных атаках в надводном положении. Еще до 1900 года Тирпиц развил идею доставки торпеды к противнику на ближнюю, «убойную» дистанцию в ночное время на торпедном катере, который, имея незначительные надстройки (то есть «малый силуэт»), был труднообнаруживаемой целью. Эту задачу теперь могла выполнить подводная лодка. В представлении Тирпица идеальным торпедоносцем был торпедный катер. Однако в результате постановки перед ним новых задач, а также в итоге соревнования в боевой мощи кораблей торпедный катер за прошедшие десятилетия превратился сначала в миноносец, а затем в эскадренный миноносец, который уже не годился для ночной торпедной атаки с близкой дистанции, потому что имел слишком большие размеры и являлся легкообнаруживаемой целью. Напротив, обнаружить подводную лодку ночью в позиционном положении чрезвычайно трудно. Вот почему огромное значение придавалось использованию подводных лодок в надводном положении для ночных атак, в ходе которых они должны были применять тактические приемы миноносцев и использовать их боевой опыт, но в той мере, в какой они могли быть перенесены на боевое использование подводных лодок.

5. Однако главные цели боевой подготовки касались области тактики. Здесь возникали новые проблемы:

а) Путем организации, тактического взаимодействия и соответствующего руководства следовало обеспечить сосредоточение возможно большего числа подводных лодок для атаки намеченной цели. Это касается любой представляющей интерес одиночной цели, и прежде всего групповой цели, например соединений боевых кораблей и конвоев. В результате большому числу объектов атаки противопоставлялось большое число подводных лодок;

б) Подводная лодка имеет незначительный обзор и небольшую скорость хода даже в надводном положении. За определенный отрезок времени она может осмотреть сравнительно небольшой район, что делает ее непригодной для тактической разведки. Это обусловливает необходимость взаимодействия подводных лодок с другими родами сил, в большей степени пригодными для разведки. Наилучшее средство разведки – самолет.

В то время эти проблемы еще не получили практического решения, и подводная лодка продолжала действовать в одиночку.

1 октября 1935 года в соответствии с изложенными принципами началась боевая подготовка флотилии «Веддиген».

Подводные лодки должны были как можно дольше находиться в подводном и надводном плавании, причем в отдаленных морских районах и при любой погоде. Цель заключалась прежде всего в том, чтобы приучить личный состав к длительному пребыванию на подводной лодке, «оморячить» его и научить тех или иных специалистов правильно обращаться с навигационными приборами.

Полугодовая учебная программа была разбита на ряд задач возрастающей сложности, которые заранее доводились до сведения экипажей подводных лодок. Особенно настойчиво добивались мы усвоения основных положений. Так, до того как в декабре 1935 года подводные лодки вышли на полигон для боевой торпедной стрельбы, каждая из них выполнила по 66 учебных атак в подводном и столько же в надводном положении.

Приближенность обучения к боевым условиям находила свое отражение во всех элементах подготовки и в правилах, определявших поведение подводной лодки в районах, которые контролировал противник: в требовании скрытности (если подводная лодка находилась в надводном положении, ее командир должен был уметь определять и даже «чувствовать», обнару-

жен он противником или нет); в решении, когда подводной лодке при обнаружении самолета или надводного корабля нужно погружаться и когда можно остаться в надводном положении; в скрытности атаки с максимально экономным и грамотным использованием перископа и требовании умело использовать во время ночных действий фон, освещение, ветер, волнение и «малый силуэт». В процессе боевой подготовки отрабатывались такие тактические приемы, которые вероятнее всего могли быть применены при ведении фактических боевых действий. Это находило свое отражение в следующих требованиях: соблюдать скрытность при поддержании контакта с противником и при выходе в голову конвоя, действовать определенным образом во время утренних и вечерних сумерек при встрече с противолодочными силами противника (в зависимости от обстановки отходить или в надводном, или в подводном положении, оставаться на перископной глубине и вести наблюдение или уходить на глубину и действовать вслепую, уходить под воду самым полным ходом, меняя курс, или бесшумным ходом); безукоризненно знать материальную часть и устройство подводной лодки, владеть техникой подводного плавания на всех глубинах с учетом всех возможных условий боя; сочетать огневую подготовку артиллерийских и зенитных расчетов с тренировкой срочного погружения.

Я и флагманский механик флотилии были единственными офицерами новых подводных сил, имевшими боевой опыт. В октябре 1935 года мы начали с того, что переходили в море с одной подводной лодки на другую. Инженер-механик учил технической эксплуатации двигателей и технике управления лодкой при погружении, а я – атаке под перископом и в надводном положении. В любую погоду мы были в море и неустанно обучали подводников.

И очень скоро моряки флотилии «Веддиген» стали энтузиастами подводных лодок. Неустанная боевая подготовка, осуществление принципа «в море – дома», выработка у команды сознания, что боевая подготовка имеет важное значение, что усердие поощряется, что мастерство подводников растет, – все это воодушевляло личный состав флотилии. Я постоянно изучал своих подчиненных, это было моим правилом, и они тоже скоро хорошо узнали меня. Возникло взаимное доверие.

Осенью 1936 года, после того как флотилия «Веддиген» завершила первый год обучения, меня назначили командующим подводными силами.

В 1937 году командир одной из подводных лодок флотилии «Веддиген» следующим образом описывал 1935/36 учебный год:

«Знания, приобретенные за год напряженной учебы, в течение которого учебная нагрузка была доведена до предела, явились основой дальнейшего развития подводных сил, поскольку речь шла о выборе типов лодок, вооружения и методов боевой подготовки.

В последующие годы тактика подводных лодок получила дальнейшее развитие. Англия буквально на глазах превращалась в нашего потенциального противника, поэтому использование подводных лодок шло по линии приспособления к условиям открытого моря и борьбы с конвоями. В принципе больше ничего не изменилось.

Самое примечательное событие 1935/36 учебного года – командиры и личный состав подводных лодок освободились от навязчивой мысли о том, что подводные лодки являются устаревшим оружием и неспособны более к эффективной боевой деятельности из-за развития сил и средств противолодочной обороны».

Мне кажется, что эта оценка, данная бывшим командиром подводной лодки флотилии «Веддиген», соответствует истине.

3. ГРУППОВАЯ ТАКТИКА

Настало время высказаться по поводу следующих двух тактических проблем, а именно: взаимодействие подводных лодок с самолетами и взаимодействие подводных лодок между собой. Первая проблема будет освещена в одном из последующих разделов, а вторая – в настоящем разделе.

Одно из самых естественных требований вооруженной борьбы состоит в том, что человек старается собрать для борьбы как можно больше сил и, не желая вести ее в одиночку, стремится получить помощь от других людей. Поэтому с незапамятных времен люди перед боем собирались в группы.

В Первую мировую войну боевые действия подводных лодок были исключением из этого правила: они действовали в одиночку.

Этот существенный недостаток в тактике подводных лодок с наибольшей полнотой выявился в период, когда англичане ввели систему конвоев.

Весной 1917 года капитан II ранга Бауер, который командовал подводными лодками, подчиненными командованию надводного флота, специальным рапортом просил предоставить в его распоряжение первую же вступавшую в строй океанскую подводную лодку, чтобы выйти в район западнее Ирландии и лично изучить, в какой форме подводные лодки могут осуществлять совместные действия против конвоев. Его просьбу отклонили.

К сожалению, во время Первой мировой войны предложения относительно совместных действий лодок и другие подобные идеи не стали достоянием всех командиров подводных лодок. Флотилии подводных лодок в то время подчинялись различным командным инстанциям, поэтому распространить такую идею, не говоря уже о возможности проследить за ее судьбой, было просто невозможно. Эта идея не получила практического воплощения, возможно, еще и потому, что она воспринималась тогда как слишком теоретическая. Во всяком случае, Первая ми-

ровая война не дала ни одного примера подлинно совместных действий хотя бы двух подводных лодок.

В результате введения системы конвоев действия подводных лодок во время Первой мировой войны потерпели неудачу.

Еще в 1935 году, при назначении на должность командира 1-й флотилии подводных лодок, я сознавал необходимость разрешить проблему совместных боевых действий подводных лодок.

С конца 1935 года в ходе организации взаимодействия подводных лодок флотилии «Веддиген» возник целый ряд задач. Об этом говорят следующие два документа. Первый составлен командиром одной из подводных лодок флотилии «Веддиген», а второй – мной в 1946 году в Нюрнберге, когда я в ожидании приговора записал самые существенные вехи последних лет своей службы.

Вот что говорит первый документ о тактической подготовке флотилии «Веддиген», начавшейся в конце сентября 1935 года:

«Командир флотилии высказал свои первые соображения по поводу разработки тактики подводных лодок. Сосредоточение подводных лодок против общей цели обусловливало необходимость тактического взаимодействия между подводными лодками, выполняющими ту или иную задачу в определенной операционной зоне.

Задача состояла в том, чтобы отыскать противника, донести о нем командованию и атаковать его возможно большим числом подводных лодок.

Так конец 1935 года стал годом рождения групповой тактики подводных лодок, поднятой позже до степени подлинного искусства. Развитие ее прошло через целый ряд этапов. Вначале за образец приняли действия миноносцев в разведке и охранении. Для выполнения задач поиска и перехвата противника подводные лодки стали действовать завесами. При обнаружении противника подводная лодка посылала донесение и атаковала его, а остальные лодки шли ей на помощь. Этот метод оправдывал себя лишь в случае, если противник уступал подводным лодкам в скорости хода. Чтобы сделать его более эффективным, за разведывательной завесой располагали одну или несколько групп подводных лодок, которые должны были уничтожить обнаруженного противника.

В ходе бесконечных учений и маневров тактические приемы отрабатывались в самых разнообразных вариантах. Постепенно пришли к круговому расположению подводных лодок, при котором лодка, первой заметившая вошедшего внутрь кру-

га противника, следовала за ним, поддерживая контакт, а лодки, располагавшиеся на обеих боковых дугах, образовывали группу поддержки. Накопленный опыт находил свое отражение в постоянно пополнявшихся и уточнявшихся документах о тактике подводных лодок».

А вот что писал я в Нюрнберге в 1946 году:

«При отработке групповых действий подводных лодок возникало много частных вопросов. В основном они относились к следующим областям:

а) Область управления. До какого предела должно простираться единое управление – только до момента вступления в контакт с противником или же и во время атаки? Как наилучшим образом сочетать единое управление с самостоятельными действиями подводных лодок? Нужно ли осуществлять управление с моря? Если да, то с надводного корабля или с подводной лодки? Можно ли вообще руководить действиями, находясь на подводной лодке? Где должна находиться подводная лодка, чтобы с нее можно было управлять действиями других подводных лодок? Можно ли осуществлять полностью или частично управление подводными лодками с берега? Необходимо ли в этом случае также управление, осуществляемое с моря? Где граница между этими двумя видами управления?

б) Область оповещения и связи. Каким образом, находясь на подводной лодке, на борту надводного корабля или на берегу, связаться с подводной лодкой в надводном положении, на перископной глубине или в подводном положении? Какие средства связи для этого требуются? Какой использовать диапазон – коротковолновый или длинноволновый? Какова дальность радиосвязи при различных метеорологических условиях на суше и на море, в дневное и ночное время?

Какие условия для радиопередачи имеются на подводной лодке? Какие условия для приема и передачи должна иметь подводная лодка, с которой осуществляется управление?

Следующая группа вопросов – предупреждение о передаче пеленга, передача и прием пеленга. Составление удобных и надежных кодов. Форма приказов и донесений.

Эта исследовательская работа распадалась, в свою очередь, на множество технических проблем и задач, направленных на улучшение приемо-передающих средств;

в) Область тактики. Как должны вести себя взаимодействующие подводные лодки во время следования в район боевых действий? Сводить ли их вместе и как или же рассредоточить и

в какой форме? Какое расположение лодок и какой маневр наиболее целесообразны при необходимости самостоятельно вести разведку, поддержать или принять на себя разведку, проводящуюся другими средствами? Какой боевой порядок должны принимать группы подводных лодок перед атакой – сомкнутый, разомкнутый, развернутый по фронту или эшелонированный в глубину? Каковы дистанции между группами и отдельными лодками? Или последние должны полностью рассредоточиваться? Тогда каким образом – в линию или шахматным порядком?

Сколько подводных лодок потребуется, чтобы надежно обеспечить контакт с противником? Нужно ли и возможно ли назначать для этого подводные лодки заранее? Каким образом производить их смену? В каком случае лодка, поддерживающая контакт, может сама атаковать противника?»

На мой взгляд, обе выдержки дают верную картину исследований и проблем того времени.

Впервые тактика действий подводных лодок в составе группы была применена на больших маневрах германских вооруженных сил осенью 1937 года. Я, как командующий подводными силами, находился на плавучей базе подводных лодок в Киле и управлял по радио подводными лодками, действовавшими в Балтийском море. Им была поставлена задача найти в открытом море к северу от побережья Померании и Восточной Пруссии соединение кораблей и конвой противника и, сблизившись с ним, атаковать его. В ходе маневрирования наведение группы подводных лодок на противника увенчалось успехом. После учений в Северном море подводные лодки в мае 1939 года отрабатывали тактику групповых действий в Атлантике, к западу от Пиренейского полуострова и Бискайского залива. Огромную роль в осуществлении моих планов сыграл командующий флотом адмирал Бём, который предоставил в мое распоряжение необходимые надводные корабли. В июле 1939 года аналогичные учения были проведены на Балтийском море в присутствии главнокомандующего военно-морских сил. Учения показали, что в принципе проблема была решена и что даже частные вопросы групповой тактики подводных лодок в основном были выяснены, насколько они вообще могли быть выяснены в мирной обстановке.

Нерешенным оставался вопрос о том, можно ли управлять подводными лодками, находящимися на большом удалении, например в Атлантике, с территории Германии. Поэтому я предусмотрел вариант управления подводными лодками с моря,

поставив вопрос о строительстве штабных подводных лодок, специально оборудованных средствами связи и имевших соответствующие боевые посты. Однако война показала, что управление подводными лодками следует осуществлять только с берега.

Первые документы, касающиеся «групповой тактики», были составлены в конце 1935 года и в дальнейшем постоянно дополнялись. Во время войны все материалы по тактике групповых действий лодок были собраны в «Справочнике командира подводной лодки».

Небезынтересна реакция английского военно-морского флота на обучение немецких подводных лодок тактике групповых действий, проводившееся начиная с 1935 года.

В мирное время, то есть в 1935–1939 годах, я считал, что групповая тактика не могла остаться секретом, поскольку в отработке ее во время маневров принимали участие все соединения германских военно-морских сил и об этом знали тысячи людей. И хотя в моей книге «Подводное оружие», вышедшей в 1937 году открытым изданием, термин «групповая тактика» не упоминался, все в ней настойчиво подчеркивало преимущества ночной атаки подводных лодок в надводном положении. Этот вид атаки применялся подводными лодками еще в конце Первой мировой войны и ни для кого не был секретом. И тем большей неожиданностью был для меня тот факт, что в Англии оказались совершенно неподготовленными ни к атакам подводных лодок в надводном положении, ни к групповой тактике. В книге «Война на море» Роскилл писал:

«Ранее сообщалось, что период с июня по октябрь 1940 года был отмечен большими успехами некоторых командиров немецких подводных лодок. Пока подводные силы противника были малочисленны, их командующему не оставалось ничего другого, как предоставить командирам подводных лодок действовать в одиночку, кто как умел. Но когда число находившихся в его распоряжении подводных лодок возросло, он получил возможность организовать атаки, в которых одновременно участвовало несколько подводных лодок. Командующий долго ждал удобного случая и вот в период с октября 1940 года по март 1941 года исподволь создавал так называемые «волчьи стаи». Это нововведение застигло нас врасплох».

Далее Роскилл пишет: «С британской точки зрения развитие событий таило в себе множество серьезных проблем, так как противник применил такую форму нападения, которую мы

не предусмотрели и к которой не подготовились ни в техническом, ни в тактическом отношении»[1].

В книге объясняется, почему немецкая тактика «волчьих стай» оказалась для английского флота неожиданностью. В период между Первой и Второй мировыми войнами англичане обучали своих подводников в основном нанесению торпедного удара из подводного положения, хотя на учениях иногда проводились и ночные атаки в надводном положении. Вот почему в английском военно-морском флоте большое внимание уделялось обнаружению лодок в подводном положении. Одним из проявлений этого внимания было создание гидролокатора, способного обнаруживать подводную лодку в подводном положении. На этот прибор в Англии возлагали большие надежды. Именно поэтому в докладе, подготовленном английским адмиралтейством в 1937 году для консультативного комитета по защите судоходства, говорилось о том, что «подводная лодка никогда больше не сможет поставить нас перед проблемой, перед которой мы оказались в 1917 году»[2].

Поскольку в английском военно-морском флоте имелся гидролокатор для обнаружения подводных лодок в подводном положении, английское командование в период между Первой и Второй мировыми войнами фактически упустило из поля зрения опасность подводной войны. Помимо этих факторов, существенную роль, вероятно, сыграла и принципиальная установка английского адмиралтейства, смысл которой будет ясен из следующего:

«У читателя, естественно, возникает вопрос: почему мы не предусмотрели возможности применения противником групповой тактики и направляли нашу энергию и внимание только на борьбу с подводными лодками, действовавшими в подводном положении? При рассмотрении периода между Первой и Второй мировыми войнами выявляется тот факт, что и в боевой подготовке, и в военно-морской доктрине британского флота упор делался на готовность надводных кораблей к действиям против надводных кораблей противника. Защита торгового судоходства рассматривалась в основном с точки зрения отражения атак надводных кораблей противника. Заявление, сделанное в августе 1939 года первым лордом адмиралтейства в

---

[1] *Roskill S. W.* The War at Sea 1939–1945. London, 1954. Vol. I, p. 34. (В дальнейшем при ссылке на трехтомный труд Роскилла будут указываться автор, том и страницы. – *Прим. ред.*)

[2] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 354.

комитете начальников штабов относительно возможной угрозы торговому судоходству со стороны надводных кораблей противника, показывает, до какой степени эта точка зрения довлела перед войной над нашей военно-морской доктриной» [1].

Мне кажется, что об этом образе мышления следует вспомнить потому, что он был свойствен всем военно-морским флотам без исключения. Он показывает, как трудно офицеру флота, воспитанному в духе ведения войны надводными кораблями, понять и оценить важность другой формы войны – подводной. С человеческой точки зрения это вполне понятно: такой офицер живет своими представлениями о войне, а если к тому же он настойчив в достижении поставленной цели, то он будет изыскивать все возможные средства, которые позволят ему выиграть навязанное морское сражение. Он надеется на эти средства и верит в них. Вот почему значение подводных лодок даже в военно-морских флотах или не осознавалось совсем, или было осознано слишком поздно. Как видно из приведенной выдержки и как показала Вторая мировая война, значение подводных лодок не уяснили даже в английском военно-морском флоте, хотя в период Первой мировой войны германские подводные лодки ввергли Англию в самый тяжелый за всю ее историю кризис.

Командование германских военно-морских сил и руководители германского государства с запозданием и далеко не полностью осознали значение подводных лодок и не предоставили своевременно средств, необходимых для их строительства.

Таковы причины трагедии, постигшей германские подводные силы во время Второй мировой войны.

---

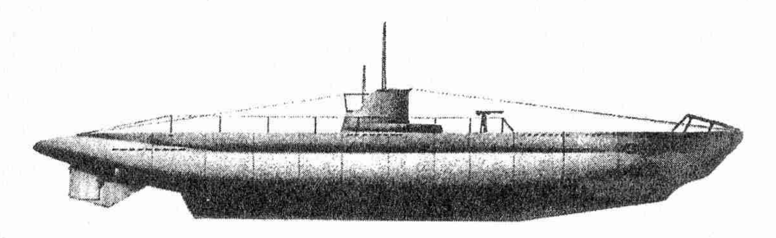
[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 355.

4. ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В 1935–1939 ГОДАХ

Решение вопроса о том, какие корабли должны строиться для данного военно-морского флота, является прерогативой верховного командования. Только высший военачальник, несущий всю полноту ответственности, непосредственно связан с руководителями государства. Только он получает от государственного руководства информацию о политической обстановке и определяет стратегическое направление в строительстве флота, так как знает, с каким противником придется, по всей вероятности, встретиться военно-морскому флоту.

Вопрос о стратегических задачах является первичным. Из ответа на этот вопрос вытекает ответ на второй коренной вопрос: какие силы и средства необходимы для решения поставленных задач в войне на море? В свете принятых решений следует осуществлять подготовку этих сил и средств, не считаясь ни с какими, своими или зарубежными, традиционными представлениями о флоте.

Англо-германское морское соглашение 1935 года было обусловлено политическими причинами. Оно явилось типичной политической акцией, преследовавшей цель привлечь Англию к проведению совместной политики. Соглашение предусматривало, что общее водоизмещение германских военно-морских сил будет равно 35 процентам английского. Документ устанавливал водоизмещение также по отдельным классам кораблей. В результате командование германских военно-морских сил фактически отстранялось от принятия решения по первому коренному вопросу в отношении Англии. Она исключалась из числа потенциальных противников. Суть англо-германского морского соглашения состояла в том, что германские военно-морские силы в мирное время должны были нести функции политического фактора, а в военное время – бороться с неким континентальным противником. Анализ вытекавших отсюда стратегических задач военно-морских сил осложнялся тем, что целый ряд важных вопросов оставался без ясного и определенного ответа.



Подводная лодка U-2 (Германия). ***Водоизмещение:*** *254/302 тонны.* ***Размеры:*** *40,9 × 4,1 × 3,8 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, дизель/электромоторы.* ***Вооружение:*** *одно 20-мм (0,8") орудие, три 533-мм (21") торпедных аппарата.* ***Спущена на воду:*** *июль 1935 г. Первые подводные лодки типа «II» использовались как учебные. U-2 потоплена в апреле 1944 г.*

Открытым оставался, например, вопрос о том, насколько реальной с политической точки зрения была бы борьба Германии против континентальной европейской державы без участия англо-саксонской морской державы.

При решении второго кардинального вопроса о силах и средствах, необходимых для решения стратегических задач в борьбе против континентального противника, германские военно-морские силы были связаны морским соглашением, которое определяло водоизмещение по отдельным классам кораблей в процентах к соответствующим английским данным. Правда, соглашение не налагало обязательств в отношении типов кораблей внутри отдельных классов.

Как говорилось выше, решение вопроса о том, какие корабли следует строить, в принципе является прерогативой верховного командования, однако последнее, прежде чем принять окончательное решение, всегда запрашивает мнение командования флота.

Это прежде всего касалось строительства подводных лодок и объяснялось, во-первых, тем, что после семнадцатилетнего перерыва подводные лодки во многом являлись для германских военно-морских сил неизведанной областью, и, во-вторых, тем, что главнокомандующий очень считался с мнением командующего подводными силами, и прежде всего в вопросах строительства подводных лодок. Дальнейшие события покажут, в какой мере я влиял на решение вопросов строительства подводных лодок.

На основе опыта Первой мировой войны, а также уровня развития боевой техники подводная лодка перед Второй миро-

вой войной оценивалась в тактическом и оперативном отношениях следующим образом[1].

Как уже указывалось, подводная лодка была хорошим торпедоносцем, но плохим артиллерийским кораблем. Использованию ее в качестве артиллерийского корабля не благоприятствовало, в частности, низкое расположение орудийной платформы и незначительная дальность наблюдения.

Подводная лодка была удобна для постановки мин, поскольку могла скрытно проникать в прибрежные, наиболее оживленные воды противника и также скрытно покидать их, не вызывая никаких подозрений.

Подводная лодка в надводном положении тихоходна по сравнению со всеми классами надводных кораблей и поэтому малопригодна для тактического взаимодействия с ними. Она фактически не представляет интереса и для разведки ввиду ограниченной дальности наблюдения.

При выборе наиболее целесообразного типа подводной лодки следовало учитывать и то бесспорное положение, что она является единственным военным кораблем, которому лишь в исключительно редких случаях приходится вести бой с себе подобными[2]. Поэтому при определении размеров и величины боевой мощи проектируемой подводной лодки полностью отпадает чрезвычайно важный вопрос, учитываемый при строительстве кораблей других классов: какой мощью обладает соответствующий класс корабля у потенциального противника? Следовательно, при выборе типа подводной лодки можно не обращать внимания на то, какое водоизмещение имеют подводные лодки иностранных флотов. При строительстве подводных лодок вовсе не обязательно было подражать тому соперничеству, которое развернулось в наше столетие в отношении надводных кораблей между всеми державами, каждая из которых неустанно следила за вооружением противника. Если несмотря на это в некоторых иностранных флотах такое подражание при создании подводных лодок все же имело место, то его можно также объяснить стремлением путем увеличения водоизмеще-

---

[1] Сейчас эти оценки остаются справедливыми лишь частично. Техническое совершенствование радиолокационной техники и возросшее значение современной авиации значительно повысили требования, предъявляемые к боевым качествам подводных лодок.

[2] В значительной степени устаревшая точка зрения. В настоящее время в иностранных флотах изо всех видов сил и средств противолодочной обороны наиболее эффективным считают подводные лодки. – *Прим. ред.*

ния усилить боевую мощь подводных лодок. Однако такая тенденция была ошибочной. Боевая мощь подводной лодки не возрастает прямо пропорционально ее размерам, как у других боевых кораблей. Напротив, если превысить определенную границу, некоторые особенно ценные боевые качества подводной лодки ухудшаются: возрастает время погружения, которое необходимо лодке, чтобы из надводного положения уйти на безопасную глубину; само погружение выполняется с большим трудом; обнаруживается тенденция к возрастанию дифферента на нос, который принимает опасные размеры.

Кроме того, возникают трудности, связанные с подводным ходом. Условия подводного плавания усложняются, а это затрудняет контроль со стороны офицера, отвечающего за технику погружения. Большой лодкой труднее управлять на перископной глубине. При определенном дифференте лодку большей длины труднее удержать так, чтобы она не показала из воды нос или корму. А это может произойти, если лодка идет под перископом в открытом море при волнении или мертвой зыби.

У большой лодки, кроме того, ограничена маневренность. Радиус циркуляции у нее больше; следовательно, как в надводном, так и в подводном положении ей требуется больше времени на поворот, чем лодке меньших размеров. Большая лодка хуже маневрирует, а это большой недостаток при ночных атаках, когда обстановка быстро изменяется. Наконец, у большой подводной лодки большой силуэт и ее легче обнаружить.

Однако на подводной лодке с увеличенным водоизмещением можно, конечно, разместить больше вооружения, провианта и топлива. Она имеет повышенную дальность плавания, и на ней можно создать лучшие условия для размещения экипажа. Возможно, что в некоторых флотах именно эти факторы способствовали увеличению размеров подводных лодок. Но не следует забывать, что нагрузка, которую может вынести экипаж, не беспредельна даже при хороших условиях размещения. Как правило, после двухмесячного боевого похода личный состав нуждается в отдыхе. Уже по одной этой причине значительное увеличение дальности плавания имеет ограниченную ценность.

Все эти соображения создавали большой простор для выбора наилучшего типа лодки. Задача состояла в том, чтобы найти самое целесообразное, удовлетворяющее всем оперативным требованиям сочетание таких противоречивых элементов, как легкость управления в надводном и подводном положении, про-

стота контроля и тактическая маневренность, с одной стороны, и дальность плавания – с другой. Лодка водоизмещением около 500 тонн оказалась золотой серединой при этих двух противоречивых требованиях[1].

В пользу такой подводной лодки говорит одно очень важное обстоятельство. Если несколько позиций в море будут заняты одиночными малыми лодками, то у них будет больше шансов найти противника и добиться успеха, чем у одной лодки гораздо больших размеров, способной занять лишь одну позицию. Для надводных кораблей эта на первый взгляд избитая истина не всегда верна, а для подводных лодок, имеющих незначительную дальность наблюдения, она справедлива: с увеличением водоизмещения возможности наблюдения практически не возрастают.

Этот вопрос приобрел особое значение, поскольку англо-германское морское соглашение ограничивало общее водоизмещение строившихся подводных лодок. Весь вопрос состоял в том, чтобы как можно целесообразнее распределить водоизмещение, которое нам разрешили иметь. По этой причине выгоднее, например, вместо одной подводной лодки водоизмещением 2000 тонн построить четыре подводные лодки водоизмещением по 500 тонн.

Летом 1935 года в Германии находились в постройке или уже были построены следующие подводные лодки:

1. 12 подводных лодок «II» серии: стандартное водоизмещение около 250 тонн; три носовых торпедных аппарата; надводная скорость 12–13 узлов; дальность плавания 3100 миль. Очень удачная, простая по конструкции, небольшая подводная лодка.

2. Две подводные лодки «I» серии: водоизмещение 712 тонн; четыре носовых и два кормовых торпедных аппарата; надводная скорость 17 узлов; дальность плавания 7900 миль. Менее удачная конструкция: при срочном погружении подводная лодка имела опасную тенденцию к увеличению дифферента и требовала умелого управления.

3. 10 подводных лодок «VII» серии: водоизмещение около 500 тонн; четыре носовых и один кормовой торпедный аппарат; надводная скорость 16 узлов; дальность плавания 6200 миль. Этот тип подводной лодки себя отлично зарекомендовал.

---

[1] Имеется в виду Вашингтонская декларация 1922 года, установившая исчисление водоизмещения судов в так называемых вашингтонских тоннах (1016,047 килограмма), без учета запаса топлива. Водоизмещение указанной лодки в вашингтонских тоннах составляет около 700 тонн.

В 1936 году моя точка зрения на строительство подводных лодок сводилась к следующему.

Подводные лодки «II» серии, строившиеся для флотилии «Веддиген», в дальнейшем из кораблестроительных программ исключались. Этот тип не удовлетворял ни своей боевой мощью (только три носовых и ни одного кормового торпедного аппарата), ни дальностью плавания (3100 миль), ни скоростью (в надводном положении 12–13 узлов).

Из-за неудовлетворительных тактико-технических характеристик не годилась для дальнейшего строительства и «I» серия. Таким образом, оставалась лодка «VII» серии. Она являлась дальнейшей разработкой подводной лодки «В-III» серии времен Первой мировой войны. Всесторонние испытания и практическая проверка, проводившиеся на флотилии подводных лодок «Зальцведель», показали вскоре, что это была надежная и послушная в управлении подводная лодка.

Она обладала максимальной для своего класса боевой мощью. При водоизмещении около 500 тонн (вашингтонские тонны) на лодке имелось четыре носовых и один кормовой торпедный аппарат. Подводная лодка имела 12–14 торпед. Время ее погружения равнялось 20 секундам. В надводном положении лодка была относительно быстроходной (16 узлов) и в подводном положении имела очень хорошие маневренные качества. Недостатком подводной лодки была небольшая дальность плавания (6200 миль), что было вызвано весьма ограниченным запасом топлива и смазочных материалов (всего 67 тонн). Эта подводная лодка казалась мне наилучшим синтезом всех противоречивых требований. Ее можно было бы считать идеальной, если бы за счет небольшого увеличения тоннажа удалось существенно увеличить запас топлива, а следовательно, и дальность плавания. За счет рационального использования помещений при одновременном увеличении стандартного водоизмещения лодки на 17 тонн нам удалось довести запас топлива до 108 тонн. В итоге этого дальность плавания подводной лодки была доведена до 8700 миль («VIIb» серия, 517 тонн) [1].

Между тем в период 1936–1937 годов групповая тактика принимала все более отчетливые формы. Сущность ее сводилась к следующему: лодки занимали в надводном положении

---

[1] Серию «VIIb» в январе 1939 года переконструировали в серию «VIIc». На лодках этой серии наряду с небольшим увеличением размеров были произведены улучшения в носовой части и в рубке.

заданные исходные позиции; лодка, первой обнаружившая противника, поддерживала с ним непрерывный контакт и наводила на него возможно большее число подводных лодок для совместной атаки. Этот метод применялся в основном в ночное время в надводном положении. Для такого тактического взаимодействия особенно подходила верткая и быстроходная подводная лодка «VII» серии.

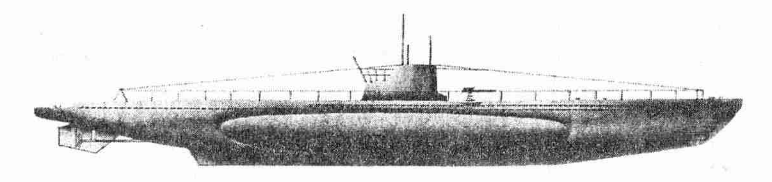
Поэтому весной 1937 года я обратился к руководству военно-морских сил с просьбой произвести предложенное флагманским инженером-механиком небольшое увеличение размеров подводной лодки «VII» серии, чтобы повысить запас топлива и в дальнейшем строить главным образом лодки этого типа, выделив на них примерно три четверти общего водоизмещения, которое давало нам англо-германское морское соглашение.

В дальнейшем я предлагал строить подводные лодки водоизмещением 740 тонн, которые имели большую дальность плавания и предназначались для действий в удаленных морских районах.

Вскоре выяснилось, что командование военно-морских сил придерживалось иного мнения. Оно полагало, что в будущей войне подводные лодки по-прежнему будут действовать в одиночку. Влиятельные лица отклонили разработанную мной групповую тактику, утверждая, что при групповых действиях нарушится радиомолчание и противник сможет пеленговать подводные лодки и установить их место. Я же считал, что радиомолчание не является самоцелью и что можно нарушить его, если это необходимо для ведения операции большим числом подводных лодок в целях достижения крупного успеха.

Несмотря на мои возражения, командование военно-морских сил считало, что при создании подводного флота главное внимание следует обратить на строительство океанских подводных лодок водоизмещением около 2000 тонн, обладающих большой дальностью плавания, большим запасом торпед и, самое главное, способных вести артиллерийский бой в надводном положении. По быстроте строительства они должны были стоять на первом месте.

Различие во взглядах на характер боевых действий подводных лодок в будущей войне, а отсюда и на целесообразность строительства подводных лодок тех или иных подклассов привело к тому, что после 1935 года проблема строительства подводных лодок стала казаться главнокомандующему военно-



Подводная лодка U-32(Германия). ***Водоизмещение:*** *626/745 тонн.* ***Размеры:*** *64,5 × 5,8 × 4,4 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, дизель/электромоторы.* ***Максимальная скорость:*** *16/8 узлов.* ***Вооружение:*** *одно 88-мм (3,5") орудие, пять 533-мм (21") торпедных аппаратов.* ***Спущена на воду:*** *апрель 1937 г. U-32 была одной из первых подводных океанских лодок типа «VII». Этот тип использовался как базовый для дальнейших конструкций. Подводные лодки были компактными, простыми в строительстве, легко управляемыми и эффективными. В 1941—1943 гг. они пытались уничтожить британскую морскую торговлю. U-32 была потоплена в октябре 1940 г.*

морских сил недостаточно ясной и оформление заказов на строительство подводных лодок было отложено. Это отразилось на числе построенных и вступивших в строй подводных лодок: 1935 год – 14 подводных лодок; 1936 год – 21 подводная лодка; 1937 год – одна подводная лодка; 1938 год – девять подводных лодок; 1939 год – 18 подводных лодок.

С конца 1937 года и в течение 1938–1939 годов различие взглядов главного командования военно-морских сил и командующего подводными силами на вопросы строительства подводных лодок все более обострялось. Я все больше склонялся к мысли, что политика Гитлера и непрерывное усиление мощи Германии неизбежно вызовут враждебность Англии. Исторические факты говорили о том, что начиная со 2 сентября 1870 года[1] Англия постоянно противилась росту германской мощи. И не было оснований поверить, что она вдруг решила примириться с существованием великой Германии. Я считал, что война с Англией может возникнуть в недалеком будущем, и поэтому все настойчивее вносил предложения об ускорении строительства германских подводных сил. Эти взгляды были положены в основу боевой подготовки подводных лодок. Постепенно учения, имевшие целью отработать тактику группо-

[1] 1–2 сентября 1870 года в районе Седана во время франко-прусской войны 1870–1871 годов французскую Шалонскую армию разгромили и взяли в плен 3-я и 4-я германские армии. – *Прим. ред.*

вых действий лодок против конвоев, стали переносить в более отдаленные морские районы, а когда представилась возможность – даже в Атлантику. В конце 1937 года я даже попросил разрешения провести в Атлантическом океане учения с участием плавбазы «Саар», подводных лодок водоизмещением 500 тонн и двух больших подводных лодок «I» серии – U-25 и U-26. Однако эту просьбу отклонили.

Учения, проведенные в 1937 году, вскоре показали, что, применяя групповую тактику на больших пространствах открытого моря, командование подводных сил не сможет обойтись без штабного корабля, оборудованного специальными средствами связи. К просьбе предоставить такой корабль командование морских сил также отнеслось отрицательно, поскольку по-прежнему считало, что в будущей войне подводные лодки будут действовать в одиночку. Потребовалось личное вмешательство главнокомандующего военно-морских сил, и только тогда мое требование было удовлетворено.

В 1938 году политическая обстановка резко обострилась, и я обратился к командованию военно-морских сил с предложением «заблаговременно разместить в иностранных водах флотилию подводных лодок, чтобы в случае возникновения войны мгновенно занять позиции на важных коммуникациях противника».

В этих целях предлагалось:

1. Ввести в подводных силах трехлетний курс подготовки, чтобы в течение первого года провести одиночную подготовку, в течение второго – маневры и в течение третьего – заграничный поход.

2. Выделить две плавучие мастерские, которые в заграничном походе должны были обеспечивать флотилии подводных лодок и их плавучие базы.

В течение зимы 1938/39 года на безбрежных просторах Атлантики были проведены учения, в ходе которых исследовались проблемы групповой тактики, в частности вопросы управления силами, занятия исходных позиций, ведения поиска, наведения и атаки конвоя подводными лодками. Обе стороны не были связаны какими-либо условиями. Командование конвоев имело в своем распоряжении весь район Атлантического океана и могло свободно определять маршруты следования конвоев.

Учения привели к следующим выводам:

1. Если противник, в чем я не сомневался, стянет свои суда в конвои и организует их охранение, Германии для успешной борьбы против торгового судоходства противника понадобится не менее 300 подводных лодок. При этом 100 подводных

лодок будут находиться в базах – на ремонте, а их экипажи – на отдыхе, 100 – на переходах из баз в районы боевых действий и из районов боевых действий в базы и 100 – непосредственно в районах боевых действий на коммуникациях противника. Существовала уверенность, что при такой численности подводных лодок можно добиться решающих успехов в боевых действиях против торгового судоходства противника.

2. Командующий подводными силами считал, что, находясь на берегу на командном пункте, он не сможет должным образом управлять силами, находящимися в районе боевых действий, и организовать их взаимодействие. И я не сомневался, что при таком большом удалении командующий подводными силами будет иметь весьма слабое представление об обстановке, прежде всего о состоянии противолодочной обороны и погоде. Все говорило о том, что оперативное и тактическое развертывание подводных лодок для поиска конвоев должно проводиться под общим руководством командующего подводными силами, то есть с берега. В самом же районе движения конвоя управление подводными лодками должно переходить к «младшему» командиру, который находится на некотором удалении от конвоя, на подводной лодке, остающейся, по возможности, в надводном положении.

Это вызывало необходимость часть подводных лодок, находившихся в постройке, оборудовать особо мощными средствами связи для использования их в качестве штабных подводных лодок.

3. С тем числом подводных лодок, которые в описываемый период находились в строю, и с ожидавшимся в ближайшие годы приростом (при тогдашних темпах строительства подводных лодок и вступления их в строй) в борьбе против торгового судоходства представлялось возможным наносить противнику только булавочные уколы.

Об итогах этих учений было доложено командующему флотом адмиралу Бёму и главнокомандующему военно-морских сил. Командующий флотом поддержал перечисленные выше доводы и высказался за удовлетворение моих требований.

Замысел учений строился на предположении, что противник, несмотря на соглашение о подводных лодках, заключенное в 1936 году, введет систему конвоев. Эта точка зрения разделялась далеко не всеми. При точном выполнении условий соглашения вовсе не требовалось вводить систему конвоев, поскольку подводные лодки действовали бы, строго придерживаясь принципов призового права, даже при встрече с судами, на ко-

торых имелись орудия, установленные «лишь в целях самообороны». Однако при всем старании невозможно было представить, что торговые суда противника будут вести себя в соответствии с условиями соглашения и позволят топить себя такому легкоуязвимому кораблю, как подводная лодка, не сообщат заранее об ее обнаружении и не станут защищаться, особенно если на них «лишь в целях самообороны» установлены орудия. К тому же пункт, разрешающий устанавливать оружие «лишь в целях самообороны», с военной точки зрения был совершенно не ясен. Когда начинается оборона? Когда подводная лодка будет намереваться потопить судно в соответствии с призовым правом? Или когда она будет обнаружена судном?

Теперь интересно рассмотреть, как оценивался в Англии в те годы вопрос о соблюдении соглашения 1936 года и о возможном применении системы конвоев. В 1937 году между английским адмиралтейством и командованием английских военно-воздушных сил состоялись переговоры о мерах защиты английского торгового судоходства в случае возникновения войны. Адмиралтейство считало, что для борьбы с подводными лодками и воздушным противником наиболее действенной мерой явится своевременное введение системы конвоев. Штаб же военно-воздушных сил высказывал опасения, что сведение судов в конвои увеличит шансы на успех вражеской авиации и повлечет большие потери в транспортах.

Английское адмиралтейство не сомневалось, что корабли охранения смогут эффективно защитить суда от атак подводных лодок и налетов авиации, поскольку они имеют на вооружении асдик и зенитное оружие. Командование же английских военно-воздушных сил не верило ни в асдик, ни в зенитную артиллерию.

Тем не менее они достигли соглашения, которое 2 декабря 1937 года было одобрено Британским имперским комитетом обороны. В соглашении высказывалось предположение, что во время войны противник, вероятно, начнет широко применять против английского торгового судоходства подводные лодки и авиацию. В этой связи отмечалась необходимость ввести систему конвоев[1].

В «Руководстве по защите торгового флота»[2], изданном в 1938 году, английское адмиралтейство предписывало торговым судам при обнаружении подводных лодок сообщать по радио

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 34.

[2] Defence of Merchant Shipping. Handbook 1938 // Internationales Militärtribunal, Band 40; Amtlicher Text, Deutsche Ausgabe, Seite 88, 89. Dokument Dönitz.

свои координаты и таким образом включило торговое судоходство в сеть оповещения английских военно-морских сил[1].

Это предписание противоречит букве и духу соглашения о подводных силах от 1936 года, запрещавшего торговым судам принимать какое бы то ни было участие в военных действиях. Оно доказывает, что уже в мирное время Англия не собиралась соблюдать соглашение.

В соответствии с «Руководством по защите торгового флота» издания 1938 года вскоре после начала войны английские торговые суда были вооружены[2]. Установка орудий на судах производилась отнюдь не исключительно в целях самообороны. Это подтверждается поведением вооруженных торговых судов по отношению к обнаруженным подводным лодкам сразу же после начала войны. В целом ряде случаев торговые суда без каких-либо промедлений открывали огонь по подводным лодкам. К этому мы еще вернемся при описании первых месяцев войны.

Итак, еще в 1938 году в Англии были изданы наставления, которые противоречили соглашению о подводных силах. В 1937 году англичане решили в случае войны ввести систему конвоев, не рассчитывая на соблюдение соглашения о подводных силах 1936 года[3].

Черчилль, назначенный в 1939 году, то есть сразу же после начала войны, английским военно-морским министром, в своих воспоминаниях пишет:

«Вечером 4 сентября я провел свою первую конференцию в адмиралтействе. Вот ее решения в моем изложении.

1. На первом этапе, пока Япония не вступила в войну, а Италия нейтральна, хотя и колеблется, первая атака, очевидно, будет направлена против коммуникаций Англии в Атлантике.

2. Необходимо ввести систему конвоев. Под системой конвоев подразумевается лишь противолодочная оборона. Все вопросы, касающиеся рейдеров и тяжелых кораблей, в этих особых указаниях не упоминаются»[4].

---

[1] Internationales Militärtribunal, Band 1, Seite 353; *Roskill S. W.* Vol. I, p. 103.

[2] Defence of Merchant Shipping. Handbook 1938 // Internationales Militärtribunal, Band 40, Seite 89 und Band 1, Seite 353.

[3] Подготовка германских подводных лодок к групповым действиям свидетельствовала о том, что и Германия отнюдь не собиралась соблюдать соглашения. В данном случае Дениц стремится любым путем оправдать свои действия и переложить ответственность за развязывание агрессии на Англию. – *Прим. ред.*

[4] *Churchill, Winston S.* The Second World War. Boston, 1948. Vol. I, p. 379. (В дальнейшем при ссылке на шеститомный труд У. Черчилля «Вторая мировая война» будут указываться автор, том и страницы английского издания.– *Прим. ред.*)

Таким образом, начиная с 1937 года командование германских подводных сил правильно оценивало складывавшуюся обстановку: оно отрабатывало на учениях действия против конвоев и требовало увеличения числа подводных лодок.

5. КРИТИЧЕСКИЕ МЕСЯЦЫ 1939 ГОДА ПЕРЕД НАЧАЛОМ ВОЙНЫ

В предыдущем разделе была дана оценка военно-политической обстановки и вытекавших из нее стратегических задач подводных сил. В нем содержатся выводы в отношении боевой подготовки и дальнейшего строительства подводных сил.

Планы главного командования военно-морских сил стали известны мне лишь летом 1939 года, когда они уже были сформулированы.

В конце мая 1938 года Гитлер информировал главнокомандующего военно-морских сил о том, что Англия является потенциальным противником Германии, однако конфликт с ней предстоит отнюдь не в ближайшее время. После этой информации, осенью 1938 года, главнокомандующий военно-морских сил образовал комитет планирования, который должен был рассмотреть вставшие в этой связи перед военно-морскими силами новые задачи и установить, какие средства ведения войны на море необходимы для их решения.

В результате ряда исследований комитет планирования пришел к выводу, что стратегическая задача германского военно-морского флота состоит в уничтожении английского торгового судоходства. Для решения этой задачи командующий военно-морскими силами предложил Гитлеру начать строительство мощного, хорошо сбалансированного флота, который должен был действовать в составе боевых групп на британских коммуникациях в открытых районах Атлантического океана против торговых судов и сил их охранения. Была составлена долгосрочная программа строительства этого флота, оформленная в так называемом плане «Z». Этот план предусматривал постройку до 1948 года следующих боевых кораблей:

1) 6 линейных кораблей водоизмещением по 50 000 тонн (помимо «Бисмарка» и «Тирпица»);

2) 8 (позже 12) броненосцев[1] водоизмещением по 20 000 тонн;

---

[1] В данном случае – тяжелых крейсеров. – *Прим. ред.*

3) 4 авианосца водоизмещением по 20 000 тонн;

4) значительное число легких крейсеров;

5) 233 подводные лодки.

В январе 1939 года Гитлер утвердил этот план и потребовал выполнить его в течение 6 лет.

Главнокомандующий военно-морских сил издал приказ, согласно которому при осуществлении плана предпочтение следовало отдавать линейным кораблям и подводным лодкам. Строительство предусмотренных планом океанских подводных лодок должно было закончиться в 1943 году.

В целом в плане «Z» упор делался на строительство надводного флота.

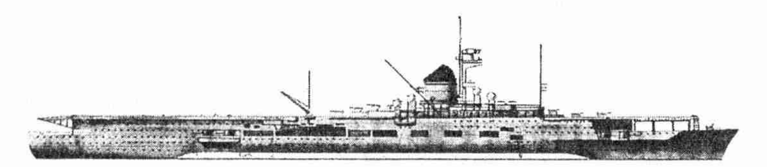
Такое решение вопроса не соответствовало моим взглядам на обстановку и предложениям, в которых я излагал свое мнение. С моей точки зрения, план «Z» страдал следующими недостатками:

1. На осуществление его требовалось не менее 6 лет. В течение этого периода германский военно-морской флот не смог бы подготовиться к борьбе с Англией, несмотря на то что политическая обстановка была напряженной.

2. Если бы мы начали ускоренными темпами строить линейные корабли, крейсера и авианосцы, то противник, без сомнения, ответил бы тем же. Из этой гонки вооружений противник вышел бы победителем, особенно если учесть, что водоизмещение наших больших кораблей, вступивших бы в строй, далеко не достигало 35 процентов английского тоннажа, которые нам разрешено было иметь.

3. Германские базы и верфи были расположены в опасной близости от Англии. Поэтому находившиеся в них боевые группы флота могли легко подвергнуться воздушным атакам. Для подводных лодок мы могли построить укрытия, а для больших надводных кораблей – нет. В то же время английский флот мог укрыться от немецкой авиации в удаленных базах Северной Англии.

4. План не учитывал особенностей географического положения Германии. Жизненно важные артерии Англии находятся западнее Британских островов, на просторах Атлантики. И чтобы германские военно-морские силы могли действовать эффективно, они должны были совершить переход в эти районы и находиться там длительное время. Вот почему при планировании строительства кораблей чрезвычайно важно было учитывать, в какой степени отвечают они этому требованию.



*Германский авианосец «**Граф Цеппелин**». **Водоизмещение:** 28 540 тонн. **Размеры:** 262,5 × 31,5 × 8,5 м. **Силовая установка:** четырехвальная, турбины. **Вооружение:** двенадцать 104-мм (4,1"), шестнадцать 150-мм (5,9") орудий. **Авиагруппа:** 42 самолета. **Спущен на воду:** декабрь 1938 г. После Первой мировой войны Германии были запрещены любые попытки создания авианесущих кораблей. К 1933 г. Вильгельм Хаделар имел готовый базовый проект авианосца со сплошной палубой, способного нести 30 самолетов, но недостаток конструкторского опыта вызвал задержку проекта. В 1935 г. работы начались, но достройка «Graf Zeppelin» была приостановлена, так как все ресурсы использовались на строительство подводных лодок. Недостроенный авианосец затонул за несколько месяцев до конца Второй мировой войны. Он был поднят советскими специалистами, но затонул при буксировке в Ленинград*

Географическое положение Германии крайне неблагоприятно для выхода германских военно-морских сил в район Атлантики. По отношению к английским морским путям мы, образно выражаясь, живем на задворках. Перед Германией протянулась Великобритания, естественное географическое положение которой позволяет ей блокировать воды Северного моря. Противник без труда может обнаружить и атаковать германские военно-морские силы, пока они будут переходить через Северное море, направляясь в проход между Шетландскими островами и Норвегией (в военное время пролив Ла-Манш для германских сил недоступен). Так как германские боевые корабли вынуждены следовать вдоль побережья Британских островов с юга на север, то после их обнаружения они могут неоднократно подвергнуться атакам легких военно-морских сил и авиации Англии. Вследствие развития авиации условия прорыва на оперативный простор стали для нас еще более неблагоприятными, чем в Первую мировую войну. Скрыть от противника выход кораблей из баз можно лишь при стечении особо благоприятных обстоятельств. Нахождение германских надводных сил в открытом море и ведение ими боевых действий осложняется еще и тем, что в результате повреждений и снижения боевой мощи они могут оказаться в гораздо большей опасности, чем противник. Поврежденным судам, направляющимся для ремонта в Германию, придется преодолевать длинный путь, подвер-

гаясь атакам противника. Английский же флот имел базы для ремонта кораблей на западном побережье Великобритании, то есть вблизи района боевых действий.

Это неблагоприятное по сравнению с Англией стратегическое положение Германии давало себя знать еще в Первую мировую войну.

В 1914 году мы предполагали решить все наши стратегические задачи на море одним решительным сражением и рассчитывали, что победа будет иметь чрезвычайно важные последствия в военной и политической областях и подорвет британское морское могущество. Однако стратегическое положение не вынуждало Англию искать такое морское сражение, пока германский флот не нарушал английских коммуникаций в Атлантике и не противодействовал блокаде Германии в Северном море. А для выполнения этих задач у германского флота не было достаточной операционной зоны. Далее. Из-за излишней осторожности мы не навязали Англии сражения в период, когда соотношение сил еще позволяло нам надеяться на благоприятный исход операции. Когда же соотношение сил изменилось, надежды на благоприятный результат сражения исчезли. Стало ясно, что германский флот, запертый в южной части Северного моря, не сможет в дальнейшем решать важные стратегические задачи. Последние перешли к германскому подводному флоту, который мог атаковать в Атлантике английские морские коммуникации. Действия германского «флота открытого моря», как это сформулировал после Ютландского сражения адмирал Шеер, ограничивались тем, что он держал открытыми подходы к германским базам подводных лодок, выполнявших эту задачу.

Отрицательные стороны нашего географического положения в значительно меньшей степени сказывались на действиях подводных лодок. Они скрытно преодолевали Северное море и выходили на жизненно важные для Англии пути в Атлантике, причем надводные силы противника были не в состоянии навязать им бой. Из-за этого, а также в силу большей по сравнению с надводными силами дальности плавания и автономности они в течение длительного времени могли находиться в назначенном стратегическом районе, несмотря на то что надводные силы противника господствовали там. Перечисленные факторы, не говоря уже о наступательных качествах, свойственных подводным лодкам, делали лодки самыми перспективными силами в смысле нанесения ударов по британским коммуникациям и достижения стратегических целей Германии на море.

Так в Первую мировую войну подводная лодка едва не привела Англию к поражению.

Изучив уроки боевых действий на море в период Первой мировой войны, я со временем пришел к мысли, что в один прекрасный день Англия, так или иначе, будет нашим противником и что для борьбы с ней наиболее подходящим средством ведения войны на море будут подводные силы. Разработав тактику групповых действий, эффективность которой доказали проведенные учения, я рассчитывал справиться с системой конвоев, которая в Первую мировую войну спасла Англию от поражения. Таковы причины, заставлявшие наперекор плану «Z» требовать, начиная с весны 1939 года, максимально ускоренного строительства большого подводного флота. Предусмотренное планом «Z» строительство подводных лодок (общее число лодок – всего лишь 233 единицы), срок окончания которого откладывался до 1948 года (намечалось ускорение строительства океанских подводных лодок с артиллерийским вооружением), показывало, что главное командование отвергло предложения, касающиеся строительства подводного флота как в отношении типов и числа подводных лодок (300 активных лодок), так и в отношении темпов строительства. И я был не одинок, говоря о необходимости начиная с весны 1939 года вести ускоренными темпами строительство большого числа подводных лодок.

Последовало вступление в Чехословакию[1], а затем объявление Англией гарантий Польше. 26 апреля 1939 года Гитлер денонсировал англо-германское военно-морское соглашение 1935 года, что явилось чрезвычайно сильным политическим жестом. Денонсация недвусмысленно говорила о том, что политике, направленной на достижение соглашения с Англией, пришел конец и как в данный момент, так и в будущем Германия не рассчитывает на улучшение отношений с Англией.

Неожиданно стало ясно, что нельзя надеяться на длительный мир, который являлся необходимым условием выполнения рассчитанного на продолжительные сроки плана «Z»[2]. В результате резкого обострения отношений между Германией и Англией, что нашло свое выражение в денонсации морского соглашения, никакое политическое руководство не могло поручиться за то,

---

[1] Так Дениц называет осуществленную при пособничестве мюнхенцев агрессию гитлеровской Германии против Чехословакии. – *Прим. ред.*

[2] Автор скорбит об утрате надежд на длительную передышку не из соображений сохранения подлинного мира, а из опасения, что военный конфликт разразится раньше, чем фашистский флот будет подготовлен к нему. – *Прим. ред.*

что это напряжение в любой момент не разрядится военным конфликтом. Поэтому главной задачей, вставшей перед германским военно-морским флотом, явилось ускоренное строительство подводных лодок. Эту точку зрения разделяли и другие инстанции военно-морских сил, которые, помимо ускорения строительства подводного флота, предлагали строить легкие надводные рейдеры. Считали, что они будут пригодны для непосредственного нападения на коммуникации противника в открытых районах Атлантики, причем риск потерять эти легкие, простые в постройке корабли был небольшой. На мой взгляд, эта концепция была вполне реальной, хотя прорыв из Северного моря в Атлантику оставался весьма проблематичным.

Разумеется, помимо наступательных сил, предназначенных для Атлантики, необходимо было строить корабли для обеспечения свободного выхода этих сил из германских территориальных вод (то есть эскадренные миноносцы, тральщики, прорыватели заграждений).

В июне 1939 года я доложил главнокомандующему военно-морских сил о своем предположении, которое разделяли мои офицеры, что имелась опасность близкой войны с Англией. И хотя я был всего лишь капитаном I ранга и занимал сравнительно небольшую должность, я просил его изложить Гитлеру мою точку зрения: в надвигавшейся войне основная тяжесть ведения боевых операций на море ляжет на подводные силы, а последние ввиду своей малочисленности смогут наносить противнику лишь булавочные уколы. 22 июля 1939 года главнокомандующий от имени Гитлера сообщил собравшемуся на посыльном корабле «Грилле» офицерскому составу подводных сил, что войны с Англией не будет, так как это было бы равнозначно «Finis Germaniae»[1].

Однако это заявление не рассеяло всех наших опасений. В этот же день я сказал своим офицерам: «Уверен в одном: если дело когда-нибудь дойдет до войны, Англия будет стоять на стороне наших противников. К этому вы всегда должны быть готовы!»

В тот же самый день я попросил главнокомандующего дать мне отпуск (мне необходимо было санаторное лечение). Мою просьбу удовлетворили. Но уже 15 августа меня отозвали из отпуска, так как ввиду крайнего обострения политической обстановки необходимо было в целях предосторожности занять

[1] Конец Германии *(лат.)*.

районы сосредоточения, предусмотренные мобилизационным планом. В эти дни, когда опасность войны с Англией стала для всех очевидной, я решил, что имеет смысл еще раз изложить главнокомандующему в письменной форме свою точку зрения на обстановку и необходимость срочно развернуть широкое строительство подводных лодок[1]. В конце августа 1939 года во время совместного полета в Свинемюнде (Свиноуйсьце) я попросил главнокомандующего прочитать наброски моей докладной записки. Главнокомандующий был с ними согласен и предложил в кратчайший срок представить докладную записку о типах и числе необходимых подводных лодок.

Эта докладная записка под заголовком «Мысли о строительстве подводного флота» 28 августа 1939 года была отправлена главнокомандующему военно-морских сил и командующему надводным флотом. В ней говорилось:

«Учитывая, что в настоящее время отношения Германии с Англией крайне напряжены и существует опасность возникновения войны между этими странами, я констатирую тот факт, что военно-морской флот, особенно подводные силы, в данный момент не в состоянии выполнить задачи, которые встанут перед ним с началом войны. Будем надеяться, что на этот раз война не возникнет. Однако имеются все основания полагать, что политические отношения между Англией и Германией не претерпят в ближайшие годы коренных изменений в сторону улучшения, даже при наличии в будущем периодов обоюдного сближения и успокоения. Наиболее эффективным средством борьбы, не требующим длительных сроков постройки (по сравнению с надводным флотом), является подводная лодка. Поэтому военно-морской флот должен немедленно развернуть строительство подводных сил и улучшить таким путем свои позиции в грядущих конфликтах с Англией».

В отношении количества и требующихся типов подводных лодок в докладной записке говорилось следующее:

«Оценивая результаты учений, проводившихся в 1938–1939 годах под моим руководством, я излагал свои взгляды следующим образом: основным типом, пригодным для действий в Атлантике, является подводная лодка с торпедным вооружением.

---

[1] Говоря о крайнем обострении политической обстановки и назревшей опасности войны с Англией, автор предпочитает умалчивать о том, что все это было вызвано прежде всего цепью агрессивных актов со стороны гитлеровской Германии. – *Прим. ред.*

Для этих целей пригодны имеющиеся у нас подводные лодки «VIIb» и «IX» серии. Для успешного проведения операций потребуется 100 подводных лодок, постоянно находящихся в состоянии боевой готовности. Всего необходимо будет по крайней мере 300 подводных лодок. Верхней границы для требуемого числа подводных лодок не существует. Соотношение между подводными лодками «VIIb» и «VIIc» серий и «IX» серии должно быть 3:1».

Изложив требования в отношении подводных лодок специальных типов, я резюмировал:

«Считаю, что для успешного ведения войны против Англии наличие всех этих подводных лодок необходимо».

Далее указывалось, «что при том числе подводных лодок, которые находятся в настоящий момент в строю и запланированы к постройке, нельзя рассчитывать, что мы сможем оказать эффективный нажим на Англию путем решающих боевых действий против английского торгового флота; напротив, мы будем в состоянии нанести английскому торговому судоходству лишь булавочные уколы». Отсюда вытекал вывод:

«Необходимо всеми возможными средствами, в том числе и выходящими за обычные рамки, довести численность подводных лодок до такого уровня, который позволит им во время войны решить их главную задачу – задачу сокрушения Англии».

При этом нужно идти следующим путем:

«а) Главное управление военно-морских сил должно определить, а главнокомандующий – решить, какие задачи можно отложить в интересах строительства подводных лодок; какие верфи высвободятся при этом для строительства подводных лодок и какие смогут расширить свое оборудование; какие заводы можно привлечь дополнительно при строительстве подводных лодок.

б) Составить программу-максимум для строительства подводных лодок, особо имея в виду лодки «VIIb» и «IX» серий.

в) Одновременно с разработкой этих вопросов и независимо от окончательного составления программы строительства следует приступить к решению следующих задач, возникающих вследствие ускоренного осуществления программы: строительство сторожевых кораблей, тральщиков, плавучих ремонтных баз, портов и баз; обеспечение боеприпасами, топливом и ремонтными мастерскими; обеспечение средствами связи; подготовка личного состава; организационные вопросы.

Эти вопросы могут быть решены лишь при условии, что другие потребности будут всецело подчиняться этой великой

цели. Однако проведение решающих мероприятий возможно лишь при одном организационном условии, а именно: если все вопросы, связанные со строительством подводных сил, будут решаться единым центром, имеющим широкие полномочия и подчиненным непосредственно главнокомандующему военно-морских сил».

Командующий флотом адмирал Бём решительно поддержал соображения, содержащиеся в моей докладной записке. Свой доклад, представленный главнокомандующему военно-морских сил 3 сентября 1939 года (день объявления войны Англией), он закончил следующими словами:

«Необходимо сосредоточить все силы на выполнении решающей задачи и без колебаний отложить осуществление прочих планов строительства, которые не служат названной выше цели».

Вот так я рассматривал обстановку и задачи строительства военно-морского флота в критические месяцы 1939 года. Без сомнения, мне было легче выработать определенную точку зрения, чем находившемуся в Берлине главнокомандующему военно-морских сил. Последний постоянно находился под влиянием Гитлера, политические установки которого были для него обязательными[1].

В 1939 году обсуждался также вопрос о том, какие действия последуют со стороны Англии, если после денонсации англо-германского морского соглашения Германия развернет, в соответствии с моими предложениями, строительство подводных лодок. Высказывались опасения, что, поскольку такое строительство нельзя сохранить в тайне, и англичане начнут наращивать численность своих противолодочных кораблей.

И этот довод, по всей вероятности, был правильным. Однако строительство подводных лодок можно в значительной степени рассредоточить и замаскировать, что будет целесообразнее ведущегося у всех на виду строительства больших кораблей согласно плану «Z». Но самое главное заключалось в том, что, даже создав большие противолодочные силы, невозможно добиться прекращения боевых действий подводных лодок, как это и показала позже боевая практика. Английское адмиралтейство, как уже отмечалось, в мирное время ограничивалось проблемой борьбы с подводными лодками, атакующими в подводном

[1] Обычный прием историков из числа бывших гитлеровских генералов и адмиралов, задним числом становящихся в оппозицию к фюреру и тем самым пытающихся реабилитировать себя. – *Прим. ред.*

положении, переоценивало возможности асдика и недооценивало подводную опасность в целом[1]. Поэтому трудно было решить, насколько эффективные формы приняла бы реакция Англии на строительство Германией подводных лодок. Но так или иначе предположение, что «тогда англичане будут строить противолодочные корабли», не являлось причиной для отказа от постройки подводных лодок. Англичане не остались бы равнодушными и к постройке предусмотренных планом «Z» больших кораблей; наверняка началась бы гонка вооружений еще большего масштаба, по многим причинам очень невыгодная для нас.

Сегодня высказывается великое множество предположений по вопросу о том, как изменились бы взаимоотношения с Англией, если бы после расторжения морского соглашения Германия развернула широкое строительство подводных сил. Одни считали, что если бы Гитлер попытался решить вопрос с «польским коридором»[2] не военными, а политическими средствами, то в этом случае у Англии было бы больше причин для войны с Германией, чем при медленном строительстве «сбалансированного флота». Другие утверждали, что, напротив, начав строительство большого подводного флота, мы получили бы крупный козырь, который очень пригодился бы нам, например, при переговорах с Англией.

По-видимому, оба предположения не имели под собой твердой почвы. После денонсации морского соглашения мы обязаны были как можно скорее готовиться к войне против Англии, независимо от того, возникнет она или нет. Это можно было осуществить, только форсируя строительство подводного флота. Несостоятельны утверждения, что германские верфи и германская промышленность до 1943 года были не в состоянии осуществить широкое строительство подводных сил. Даже во время войны, вплоть до 1943 года, мощность германской сталеплавильной промышленности была такой, что для производ-

---

[1] Речь идет о том, что до войны Англия готовилась к борьбе с подводными лодками, атакующими, как это было в Первую мировую войну, в одиночку и в подводном положении, а не к борьбе с подводными лодками, действующими группами и выходящими в атаку в надводном положении. – *Прим. ред.*

[2] «Польский коридор» – принятое в период между Первой и Второй мировыми войнами наименование узкой полосы польской земли, дававшей Польше выход к Балтийскому морю. Польские земли, лежащие по обе стороны от так называемого «польского коридора», равно как и ряд других польских земель, согласно Версальскому мирному договору 1919 года были оставлены под властью Германии. «Польский коридор» назывался также «данцигским коридором». – *Прим. ред.*

ства вооружения военно-морского флота хватало менее пяти процентов производившейся в Германии стали. А для строительства подводных лодок пригодны не только морские, но и речные верфи. Таким образом, мощность сталеплавильной промышленности и верфей была достаточной.

Теперь перейдем к событиям конца августа 1939 года. 28 августа в докладной записке я выразил надежду, что после отмены нападения на Польшу, которое намечалось на 25 августа, война пока не возникнет. Однако мои надежды не оправдались. 1 сентября начались действия против Польши. 3 сентября Англия и Франция объявили войну Германии. Германский военно-морской флот выглядел крайне беспомощным. Подводные силы располагали лишь 46 подводными лодками, находившимися в состоянии боевой готовности. Всего же в строю было 56 подводных лодок. Но из этих 46 лодок только 22 подводные лодки были пригодны для действий в Атлантике. Остальные лодки (водоизмещением 250 тонн) из-за малой дальности плавания были пригодны для действий только в районе Северного моря. Таким образом, в Атлантике одновременно могли действовать пять – семь подводных лодок.

Однако надо было учитывать, что даже это небольшое число подводных лодок будет сокращаться. Ожидаемые потери не предполагали компенсации за счет новых подводных лодок. Мы были наказаны за нашу бездеятельность в 1936–1937 годах. Нам пришлось начинать войну, имея в строю всего 56 подводных лодок. Если бы мы использовали полученное в 1935 году право строить подводные лодки, общее водоизмещение которых составляло 45 процентов английского, то пригодных для действий в Атлантике подводных лодок было бы больше на 16 единиц. Помимо всего прочего, нас угнетала мысль, что число подводных лодок будет уменьшаться и быстро достигнет своего минимума. И события не заставили себя ждать. В феврале 1941 года в строю у нас осталось всего 22 подводные лодки.

По-видимому, редки случаи, когда целый род оружия вступает в войну, имея так мало боевых средств. С их помощью можно было наносить противнику лишь булавочные уколы. Подводных лодок было явно недостаточно, для того чтобы империя, одна из сильнейших морских держав, запросила мира.

Поэтому в 1939 году надо было любой ценой избежать войны, хотя бы только из-за чрезвычайно низкого уровня наших морских вооружений. Могла ли Германия, которая наращивала свою мощь, избегать войны с Англией в течение длительно-

го времени? Этого никто не мог сказать с уверенностью. Я этого не думаю. Если перед 1914 годом другая сторона не признавала даже малогерманского национального государства Бисмарка, то вряд ли она стала бы терпеть великогерманский рейх[1]. Если конфликт с Англией был неизбежен, то следовало сделать решительные выводы в отношении германских вооружений на море. Германские государственные руководители не распознали истинного положения вещей.

Правда, главнокомандующий военно-морских сил делал предостережения, однако сам он вынужден был придерживаться указаний государственного руководства. Возникла одна из наиболее трагических ситуаций за всю историю германского военно-морского флота.

Когда началась война, главнокомандующий военно-морских сил немедленно отдал приказ прекратить строительство всех больших кораблей, еще не спущенных со стапелей, отменить строительство подводных лодок, предусмотренных планом «Z», и ускорить передачу заказов на постройку подводных лодок в таком количестве и тех именно типов, которые я требовал в докладной записке после окончания учений 1938/39 года и в докладной записке от 28 августа 1939 года.

Теперь для всех стало очевидным, что наша важнейшая задача – строительство больших подводных сил. И осуществить его следовало как можно скорее, причем с максимальной энергией, используя даже чрезвычайные меры и перенеся на него центр тяжести всего кораблестроения.

Я решил оставить подводные силы, которые готовил и обучал с 1935 года. Именно теперь, когда они рвались в бой, я обратился к главнокомандующему с просьбой поручить мне руководство строительством больших подводных сил – важнейшую задачу, стоявшую перед военно-морским флотом.

---

[1] Под малогерманским национальным государством (der klein deutsche Nationalstaat) Дениц, видимо, подразумевает единую германскую империю, образованную в 1871 году из разрозненных немецких государств. Создание этой империи явилось результатом осуществления так называемого малогерманского плана Бисмарка.

Дениц не без основания противопоставляет реалистическую политику Бисмарка гитлеровским сумасбродным планам достижения мирового господства. В то же время он допускает существенный анахронизм. Государственная деятельность Бисмарка закончилась в 1890 году, то есть за двадцать четыре года до Первой мировой войны, и по отношению к руководству внешней политикой Германии перед Первой мировой войной Бисмарк стоял в оппозиции. – *Прим. ред.*

9 сентября 1939 года я сделал в «Журнале боевых действий» следующую запись:

«Решение принято. Будет правильным, если я возьму на себя задачу строительства подводных сил в качестве начальника управления или в другой должности. В принципе было неправильным забирать у подводного флота боевого офицера, который с самого начала руководил его подготовкой, знает силы офицеров и экипажей и которого они хорошо знают, причем забирать в тот самый момент, когда результаты боевой подготовки проверяются на деле. Но в то же время боевые возможности еще имеющихся в наличии подводных лодок в ближайшем будущем могут иссякнуть, если не удастся быстро построить большой и эффективный подводный флот.

Поэтому строительство подводных лодок надо было рассматривать как важнейшую задачу командования подводных сил»[1].

Я просил, чтобы мне дали соответствующее назначение.

Однако вечером 5 сентября начальник штаба руководства войной на море контр-адмирал Шнивинд сообщил мне, что главнокомандующий военно-морских сил отклонил мою просьбу: по его мнению, командующий подводными силами необходим на флоте. Предстояло создать управление подводными силами, которое главнокомандующий фактически рассчитывал подчинить командующему подводными силами. Последний должен был предъявлять свои требования непосредственно управлению, а управление обязано было беспрекословно выполнять их. Мне пришлось заявить, что такое руководство снизу вверх невозможно и что осуществлять энергичное и единое руководство можно только из центра, то есть из Берлина.

Ход строительства подводных лодок во время войны доказал правильность этой точки зрения: находясь на флоте, нельзя было оказывать должное влияние на главное командование в Берлине в отношении строительства подводного флота.

Несмотря на первостепенную важность строительства подводных лодок, решение главнокомандующего, отклонившего мою просьбу, как показала война, было совершенно правильным. Личное руководство со стороны старшего начальника, в данном случае со стороны командующего подводными силами, во время войны является одной из самых важных сторон военной службы.

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 9 сентября 1939 года.

Чем выше требования, тем больше потребность во взаимном доверии. Чем выше моральная сплоченность и чем сильнее самоотверженность войск, тем выше их боевая мощь. На войне одного военного искусства недостаточно. От солдата требуется самопожертвование. Это требование нуждается в каком-то противовесе, который, конечно, может быть лишь морального порядка.

Итак, главнокомандующий принял решение, которое возлагало на меня руководство подводной войной. Строительство подводных лодок оставалось прерогативой главного командования в Берлине.

Даже Нюрнбергский трибунал в своем приговоре снял с меня обвинения в планировании агрессивной войны. За развязывание войны меня не привлекли к ответственности даже в Нюрнберге. Однако вынесенный мне обвинительный приговор обосновывался тем, что «подводные лодки, которых тогда было немного, были полностью подготовлены во время войны»[1].

Во все времена и у всех наций до сих пор не было обыкновения наказывать солдата за то, что в мирное время он подготовил свое войско к войне, поскольку это его первая и сама собой разумеющаяся обязанность перед правительством и народом. Итак, германские подводные силы были подготовлены к войне, насколько вообще возможно подготовить их в мирное время.

Теперь им предстояло испытание в бою.

---

[1] Здесь и далее Дениц не только оспаривает справедливость приговора Международного военного трибунала в Нюрнберге, но и намеренно извращает общеизвестные исторические факты. В приговоре, правда, есть указание, что «его [Деница] подводные лодки были полностью подготовлены для ведения войны», но отнюдь не это явилось основанием для вынесения Деницу обвинительного приговора. По мнению трибунала, доказательства устанавливают, что Дениц активно участвовал в ведении агрессивной войны. Иными словами, Дениц был признан виновным по второму разделу обвинительного заключения (преступления против мира). Одновременно его признали виновным и по третьему разделу обвинительного заключения (военные преступления). – *Прим. ред.*

6. ПЕРВЫЙ ПЕРИОД ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

(Сентябрь 1939 года – 1 марта 1940 года)

3 сентября 1939 года Англия объявила войну. В 13.30 был получен приказ германского морского командования: «Немедленно начать боевые действия против Англии». В тот же день командующий западной группой военно-морских сил адмирал Зальвехтер, командующий флотом адмирал Бём и я собрались на совещание на командном пункте в здании радиостанции в Нейэнде, под Вильгельмсхафеном. Атмосфера беседы была напряженной. Мы понимали, что означала война с Англией, знали, что силы этой морской державы почти неистощимы, и хотя вначале они развертываются медленно, зато чем дальше, тем с большей силой будет давать себя знать их превосходство. Особенно сильно был озабочен серьезностью положения командующий флотом адмирал Бём.

4 сентября английские самолеты произвели свой первый воздушный налет на шлюзы и корабли, находившиеся в гавани Вильгельмсхафена. Самолеты шли на бреющем полете, с «большим шиком» и гибли, не добившись сколько-нибудь заметных успехов. Офицеры-подводники наблюдали за налетом с борта находившейся в Вильгельмсхафене плавучей базы подводных лодок. Успех наших зенитчиков настроил всех оптимистически.

В начале войны наша задача состояла в том, чтобы как можно эффективнее использовать имевшиеся незначительные силы для борьбы с одной из самых могущественных морских держав.

В оперативном отношении я подчинялся непосредственно штабу руководства войной на море, который давал указания, руководствуясь общими интересами ведения войны. В начальный период войны, пока немецкие подводные лодки действовали в Северном море, право давать мне указания имел также командующий группой «Вест» военно-морских сил, который

отвечал за ход операций в Северном море перед штабом руководства войной на море[1].

Оценка обстановки позволяла предположить, что в первый период войны противник вынужден будет значительную часть судов, следующих в Англию, направлять поодиночке, ибо на организацию системы конвоев требовалось время. Отправляющиеся в Англию суда нейтральных стран также должны были следовать поодиночке. В этой связи считалось вероятным, что англичане попытаются осуществить общее патрулирование на больших участках Северного моря и в районах западнее Англии, стремясь вынести его как можно дальше на запад. Эту задачу с наибольшим эффектом могла решить английская авиация. Патрулирование легкими морскими силами было менее вероятным. Исключение составляли прибрежные районы и подходы к портам, особенно в узлах морских коммуникаций. Учитывалось, что оборона конвоев, по всей вероятности, будет осуществляться входящими в их состав эскадренными миноносцами и эскортными кораблями вроде корветов и вооруженных рыболовных судов, а вблизи побережья – также и авиацией.

Подводные лодки были обязаны вести войну согласно правилам призового права. Эти правила соответствовали условиям заключенного в 1936 году в Лондоне протокола о правилах ведения подводной войны. Как уже указывалось, подводная лодка должна была действовать как обычный надводный корабль: сначала остановить и обыскать торговое судно, независимо от того, вооружено оно или нет. Если же условия призового права допускали потопление судна вследствие его национальной принадлежности или характера груза, подводная лодка должна была предварительно обеспечить безопасность команды. При этом считалось, что спасательных шлюпок самого судна недостаточно.

Согласно призовому праву обязательному досмотру не подвергались:

1. Торговые суда, следующие в охранении боевых кораблей или прикрываемые авиацией.

2. Торговые суда, участвующие в боевых действиях или оказывающие сопротивление досмотру.

---

[1] Группа «Вест» военно-морских сил – одна из командных инстанций, непосредственно подчинявшихся главнокомандующему военно-морских сил и получавших указания через штаб руководства войной на море. Группа «Вест» ведала операциями на Северном море, а также разведкой, защитой конвоев и противоминной и противолодочной обороной в этом районе. – *Прим. ред.*

3. Транспорты с войсками, поскольку они действуют в интересах противника, принадлежат к его вооруженным силам и поэтому могут рассматриваться как боевые корабли.

Содержание боевых приказов, которые получали подводные лодки в начале войны, соответствовало этим условиям призового права. Поэтому задача состояла в том, чтобы, оценив обстановку и учитывая ограничения, налагавшиеся призовым правом, использовать имеющиеся подводные лодки с максимальным эффектом. Это можно было осуществить лишь в следующих формах.

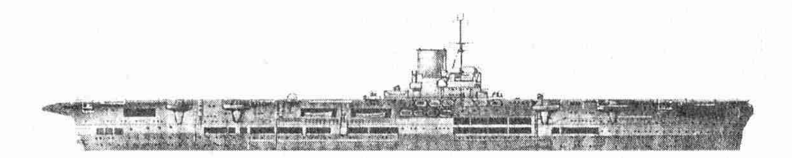
Атака одиночных судов

С этой целью подводные лодки развертывались в отдельных операционных районах западнее Ирландии и Великобритании. Поскольку действия против одиночных судов разрешались в рамках призового права, районы боевых действий назначались не вблизи побережья, а далее на запад. Подводные лодки, по возможности, должны были действовать вне дальности действия патрульной авиации противника.

В Северном море подводные лодки получали боевые задания тоже в рамках призового права и действовали главным образом против нейтральных судов, в основном скандинавских. Эти суда, следуя или от мыса Скаген, или из Бергена и пересекая Северное море, стремились достигнуть восточного побережья Англии.

В ходе действий против одиночных судов мы пришли к выводу, что противник всеми способами пытается пресечь боевую деятельность наших подводных лодок против торгового судоходства, хотя она велась в рамках призового права. Были отмечены следующие мероприятия противника:

а) Осуществлялось авиационное патрулирование, причем не только над прибрежными районами, но и над районами Атлантики, находящимися далее к западу. Английское адмиралтейство направило в эти районы авианосцы, чтобы обезопасить их от подводных лодок. Патрулирование авианосной авиации поставило подводные лодки в очень невыгодные условия: им разрешалось действовать против торговых судов только в надводном положении. 17 сентября 1939 года на видимости подводной лодки U-39 оказался авианосец «Арк-Ройял», который она и атаковала. Подводная лодка выпустила по противнику три торпеды с магнитными взрывателями, однако взрыватели



Английский авианосец ***«Ark Royal»*** *(«Арк-Ройял»).* ***Водоизмещение:*** *28 164 тонны.* ***Размеры:*** *243,8 × 28,9 × 7,3 м.* ***Силовая установка:*** *трехвальная, турбозубчатые агрегаты с турбинами Парсонса.* ***Максимальная скорость:*** *31 узел.* ***Вооружение:*** *шестнадцать 114-мм (4,5") орудий.* ***Бронирование:*** *114 мм — броневой пояс, 7,6 мм — переборки.* ***Спущен на воду:*** *1937 г. «Ark Royal» был первым авианосцем специальной конструкции, построенным для королевского флота. Он имел длинную полетную палубу, расположенную в 18 м над ватерлинией. Полная авиагруппа составляла 60 машин, но «Ark Royal» никогда не нес такого количества самолетов. Авианосец погиб в декабре 1941 г., потопленный немецкой подводной лодкой U-81.*

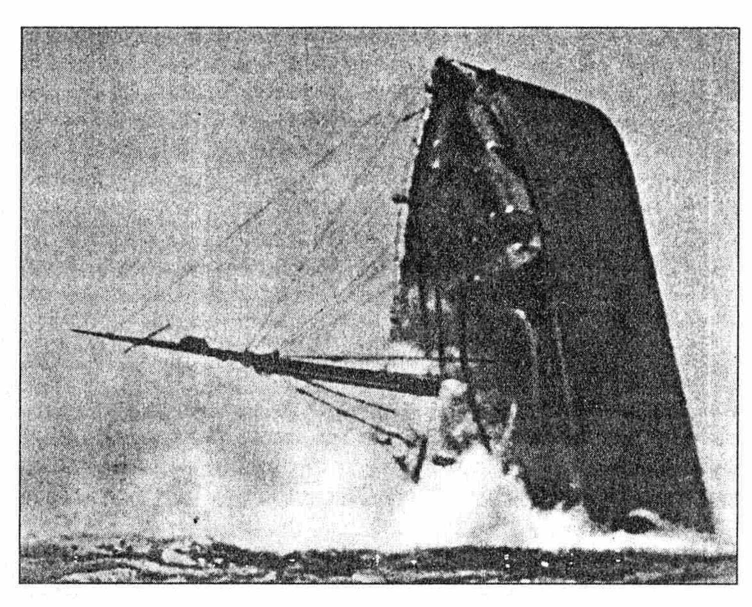
сработали преждевременно, и торпеды взорвались, не достигнув авианосца. Так командование германских военно-морских сил лишилось возможности достигнуть крупного успеха. Мало того, подводная лодка при этом была уничтожена.

19 сентября 1939 года подводная лодка U-29 атаковала находившийся в ее операционной зоне авианосец «Корейджес»[1]. Ей повезло больше: торпеды взорвались вовремя – и авианосец пошел ко дну.

После этих двух случаев английское адмиралтейство решило, что охранять отдаленные районы с помощью авианосцев – удовольствие слишком дорогое, и оттянуло из Атлантики все авианосцы. Эта мера, конечно, сильно облегчила подводным лодкам действия против торгового судоходства;

б) Очень скоро командиры подводных лодок стали доносить, что суда, обнаружив подводную лодку, дают об этом оповещение по радио. При встрече с подводной лодкой в эфир передавались сигнал «SSS» и координаты судна. Как правило, после этого появлялись английские самолеты или военные корабли, что вынуждало подводную лодку уходить под воду и отказываться от атаки торгового судна. Суда всегда подавали в эфир один и

[1] По другим иностранным источникам, английский авианосец «Корейджес» потоплен 17 сентября 1939 года у юго-западного побережья Ирландии. – *Прим. ред.*



Гибель английского транспорта, атакованного подводной лодкой

тот же необычный сигнал (не «SOS», а «SSS»), и это рассеивало сомнения в том, что они подаются на основании изданного английским адмиралтейством обязательного приказа, которым торговые суда включались в систему оповещения[1]. Скоро в наши руки попали и соответствующие приказы английского адмиралтейства (приложение II);

в) 6 сентября 1939 года одна из подводных лодок (U-38) в первый раз подверглась артиллерийскому обстрелу с обнаружившего ее торгового судна. Через две недели английское информационное бюро опубликовало в качестве примера, достойного всяческого подражания, сообщение о том, что торговое судно обстреляло подводную лодку и обратило ее в бегство. 26 сентября первый лорд адмиралтейства объявил о вооружении английских торговых судов для борьбы с подводными лодками. Тем самым было официально подтверждено начавшееся вооружение артиллерией английских торговых судов. 1 октября

[1] Это противоречило Лондонскому протоколу о действиях подводных лодок, который исключал участие торговых судов в военных действиях.

1939 года английское адмиралтейство призывало по радио таранить германские подводные лодки[1].

Это пытались делать и нейтральные суда. Об одном из таких случаев доносила действовавшая в Северном море подводная лодка U-3. В радиограмме сообщалось о задержании шведского судна «Гун»: «Капитан судна на борту подводной лодки. Бумаги не в порядке. 36 тонн взрывчатых веществ якобы для бельгийского военного министерства. Однако судно находилось в 15 милях южнее Линдеснеса, следуя курсом 280°. Во время подготовки призовой команды судно резко переложило руль и, дав полный ход, пыталось таранить подводную лодку. Лодка уклонилась от тарана, лишь дав дизелям максимальные обороты. После этого призовая команда потопила судно»[2];

г) В ночное время все суда шли без огней, то есть как военные корабли. И подводной лодке трудно было определить, кого она обнаружила – торговое судно или военный корабль. Ей приходилось сближаться с обнаруженным объектом, чтобы рассмотреть его. Если судну приказывали застопорить машину, пользуясь прожектором, то ответные проблески слепили подводную лодку и снижали ее боеспособность, в то время как противник получал точное представление о месте подводной лодки. Если на задерживаемом судне имелась артиллерия или если оно оказывалось судном-ловушкой, подводная лодка могла быть уничтожена внезапным огнем артиллерии противника.

К мероприятиям противника, усложнявшим действия против торгового судоходства в рамках призового права, прибавились ограничения со стороны германского командования. Поводом для таких ограничений послужило потопление германской подводной лодкой U-30 английского пассажирского парохода «Атения», которое произошло в самом начале войны – 4 сентября 1939 года. Судно без огней следовало зигзагом необычным курсом. Командир подводной лодки решил, что это вспомогательный крейсер, и пустил его ко дну[3]. Вечером того же дня подводные лодки получили приказ: «По указанию фюрера воздерживаться от всяких враждебных действий против пассажирских судов, даже если они следуют в конвое».

---

[1] Internationales Militärtribunal, Band 1, Seite 353.

[2] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 3 октября 1939 года.

[3] После потопления «Атении» германская пропаганда объявила, что «Атению» потопили сами англичане с провокационной целью. Желая замести следы обстоятельств гибели «Атении», немецко-фашистское командование приказало подделать вахтенный журнал подводной лодки U-30. – *Прим. ред.*

Этот приказ ставил пассажирские суда в исключительное положение, поскольку при следовании в конвое их потопление разрешалось международным правом.

Исключение было сделано и для французских судов. 3 сентября 1939 года подводные лодки получили приказ:

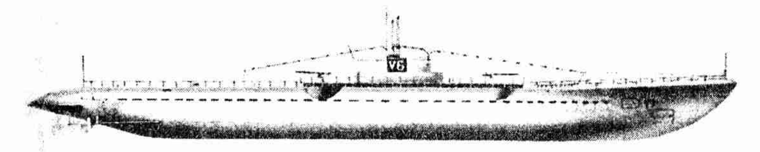
«Франция с 15.00 считает себя в состоянии войны с Германией. Применять оружие лишь для самообороны, даже при действиях против торговых судов».

6 сентября 1939 года подводным лодкам было дано новое, подтверждающее первый приказ распоряжение: «Обстановка в отношении Франции все еще неясна. Германским подводным лодкам применять оружие лишь для самообороны, даже при действиях против торговых судов противника. Опознанные французские суда не задерживать. Всячески избегать инцидентов с Францией».

Согласно этому приказу с французскими судами обращались даже лучше, чем с любым нейтральным судном. В соответствии с призовым правом нейтральное судно можно было задержать, досмотреть, а в случае обнаружения недозволенного фрахта – конфисковать или даже потопить. Согласно же приказу от 6 сентября 1939 года командир подводной лодки обязан был попытаться установить, что судно, которое он собирался задержать, не французское, так как французское судно он не имел права задерживать. Это было очень трудным, а зачастую просто невозможным делом. В ночное же время и в тумане подобные действия вообще исключались.

Все эти приказы возлагали на командиров подводных лодок чрезмерно большие обязанности по классификации и опознаванию судов перед каждой атакой и очень большую ответственность. Кроме того, из-за них подводная лодка нередко подвергалась большой опасности, так как, опознавая судно, она вынуждена была находиться на перископной глубине дольше, чем это было желательно, и рисковала быть обнаруженной. Поскольку подводной лодке было вменено в обязанность устанавливать национальную принадлежность судов, ночью ей часто приходилось затягивать атаку, находясь в опасной близости от противника, хотя быстрые изменения обстановки требовали немедленных действий и использования благоприятного момента. Запрет в отношении французских судов был отменен лишь в конце сентября.

На все эти мероприятия штаб руководства войной на море отвечал крайне осторожно, хотя они нарушали саму основу Лон-



*Подводная лодка США «**Nautilus**» («**Наутилус**»). **Водоизмещение:** 2773/3962 тонны. **Размеры:** 113 × 10 м. **Силовая установка:** двухвальная, дизель/электромоторы. **Вооружение:** два 152-мм (6") орудия, шесть 533-мм (21") торпедных аппаратов. **Спущена на воду:** март 1930 г. «Nautilus» был спроектирован как одна из трех подводных лодок класса «V» — океанских субмарин с мощным вооружением. Эти лодки из-за большого размера погружались медленно, что было их существенным недостатком. В 1931 г. «Nautilus» был перенумерован в SS-168, в 1940 г. переоборудован для размещения на борту 5104 литров авиационного топлива для гидросамолетов. Лодка была отправлена на слом в 1945 г.*

донского соглашения о правилах ведения подводной войны. Целым рядом приказов распоряжения, ограничивающие подводную войну, постепенно были отменены. Все началось с разрешения применять оружие против судов, которые использовали радиосвязь при встрече с подводной лодкой, следовали без огней или имели вооружение. Потом последовало разрешение атаковать любое опознанное вражеское судно (в ответ на отданное английским судам распоряжение таранить подводные лодки). И завершились приказы объявлением районов боевых действий, включавших вначале лишь частично, а с 17 августа 1940 года – все воды вокруг Британских островов. В районах боевых действий разрешалось атаковать суда без предупреждения.

Следует подчеркнуть, что германское военно-морское командование с самого начала скрупулезно придерживалось международных правовых постановлений Лондонского протокола, и несоблюдение их с нашей стороны стало иметь место лишь после того, как эти постановления были нарушены самим противником [1].

Внесение всех этих изменений и издание соответствующих приказов подводным лодкам, регламентировавших боевые действия против торговых судов, входило в компетенцию штаба

[1] Германское морское командование «скрупулезно придерживалось» положений Лондонского протокола, конечно, не из желания честно выполнять международные обязательства. Гитлеровской Германии было выгодно до определенного времени не обострять обстановки, создавшейся в связи с ведением Англией и Францией пресловутой «странной войны». – *Прим. ред.*

руководства войной на море, действовавшего в контакте с министерством иностранных дел и государственным руководством. По сравнению с американскими и английскими распоряжениями, касающимися ведения боевых действий подводными лодками, форма, в которой они отдавались в Германии, была политически весьма сдержанной. Так, в начале апреля 1940 года английским подводным лодкам, действовавшим в проливе Скагеррак, был отдан приказ в дневное время топить без предупреждения германские суда, а в ночное время – все суда. Этот приказ шел гораздо дальше, чем германские приказы, и английские подводные лодки топили здесь даже нейтральные торговые суда, следовавшие ночью со всеми огнями[1].

Точно так же США одновременно с объявлением войны Японии 7 декабря 1941 года объявили весь Тихий океан зоной военных действий и начали неограниченную подводную войну. Совершенно очевидно, что США заходили в своих мероприятиях дальше немцев и проявляли в политическом отношении гораздо большую беззаботность [2].

Как командующий подводными силами, я периодически получал от штаба руководства войной на море приказы: в каких формах, исходя из политической обстановки, следует вести подводную войну. Постепенно эти приказы освободили меня от ограничений Лондонского протокола, что целиком и полностью соответствовало моим желаниям и рапортам, поскольку постановления Лондонского протокола из-за несоблюдения их судами противника ставили подводные лодки в очень опасное положение.

Разумеется, следовало выполнять все приказы штаба руководства войной на море. Тем не менее Нюрнбергский трибунал возложил всю ответственность за проведение подводной войны на командующего подводными силами.

Однако, принимая во внимание тот факт, что в Англии еще в мирное время для торговых судов были изданы инструкции, которые лишали их статуса торговых судов, а также издание во время войны в США и Англии инструкции по ведению подвод-

---

[1] Доклад Черчилля в английской палате общин 8 мая 1940 года.

[2] В ясных и лояльных показаниях адмирала США Нимица на процессе в Нюрнберге 11 мая 1946 года говорилось: «В интересах оперативного руководства войной против Японии Тихий океан был объявлен зоной военных действий. Командующий военно-морскими силами 7 декабря 1941 года приказал вести против Японии неограниченную подводную войну». (Internationales Militärtribunal, Band 40, Seite 108–111.)

ной войны, Нюрнбергский трибунал осудил меня отнюдь не по обвинениям, выдвинутым против осуществлявшейся Германией подводной войны.

В результате действий против торгового судоходства германских подводных лодок в рамках призового права и целого ряда приказов за период с 3 сентября 1939 года по 28 февраля 1940 года было потоплено 199 судов водоизмещением 701 985 рег. -бр. тонн[1].

Неограниченные действия против конвоев

Опыт мирного времени говорил о том, что действия против конвоев будут эффективными. Поэтому в первые месяцы войны неоднократно делались попытки организовать группы из нескольких подводных лодок и применить отработанную на учениях тактику нападения на конвои. Еще 19 августа 1939 года на выходившие в море подводные лодки предусмотрительно посадили командиров 2-й и 6-й флотилий. При атаках конвоев они должны были помогать мне управлять «стаями».

В реальной обстановке дело происходило следующим образом.

В первой половине октября должны были вступить в строй девять подводных лодок. Казалось, представилась возможность, которой с нетерпением ждали с самого начала войны.

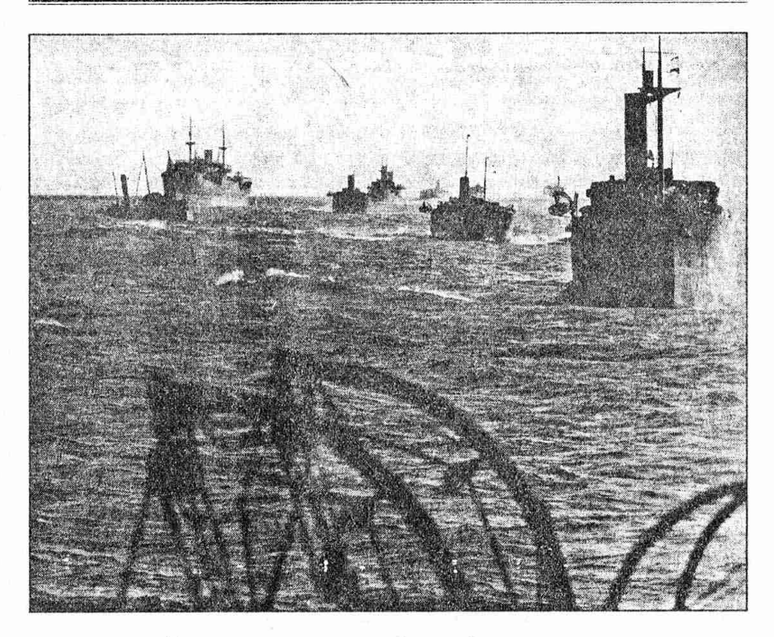
1 октября 1939 года я сделал следующую запись в журнале боевых действий командующего подводными силами:

«Обстановка характеризуется тем, что мы располагаем незначительным числом подводных лодок. Противник стягивает торговые суда в конвои, поэтому нельзя считать целесообразным рассредоточение лодок на большой площади. Задача состоит в том, чтобы перехватывать конвои и уничтожать их, действуя группами подводных лодок. Поиск конвоев в открытом море затруднителен. Подводные лодки следует вводить в действие в районах, где коммуникации имеют естественную привязку. Такие условия имеются юго-западнее Англии и в Гибралтарском проливе.

Боевые позиции Великобритании выгодны тем, что пути подхода к ним коротки. Морские районы близ побережья интенсивно патрулируются благодаря наличию большого числа береговых баз. В данное время года здесь можно ожидать

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 615.



Конвой торговых кораблей в Северном море

неблагоприятных метеорологических условий. Гибралтар невыгоден тем, что пути подхода к нему длиннее. Но поскольку пути, по которым идут сюда подводные лодки, пересекаются торговыми коммуникациями, можно ожидать успешных действий и в этом районе. Преимущество Гибралтара – в большей плотности коммуникаций.

Метеорологическая обстановка здесь ожидается более благоприятная, чем на севере. О патрулировании, которое здесь может осуществляться только из Гибралтара и Касабланки, по имеющимся немногочисленным донесениям, известно, что оно поддерживается лишь в самом проливе.

Я решил направить подводные лодки действовать на коммуникациях, проходящих через Гибралтар.

План. Успех будет зависеть от сосредоточения и неожиданности нападения подводных лодок. Они, вступая в строй в различные сроки, поэтому выйдут из баз в разные дни и вначале займут район юго-западнее Ирландии, который по числу потопленных кораблей до сих пор считался наилучшим. Когда

все подводные лодки соберутся в этом районе, командующий подводными силами отдаст приказ на дальнейший переход, причем в зависимости от обстановки он может отдать его несколько раньше или несколько позже. Командир действующей в Атлантике группы будет находиться на борту U-37. Если ему покажется, что обстановка в Гибралтарском проливе не обещает больших успехов, он может развернуть подводные лодки вдоль испанского и португальского побережий, несколько дальше от баз противника, хотя такое расположение лодок пересекает лишь коммуникации, идущие в меридианальном направлении».

Однако на деле получилось иначе. Шесть подводных лодок выбыли из-за особых заданий, задержек на кораблестроительных заводах и вследствие потерь. В совместных действиях против конвоев, начавшихся 17 октября, приняли участие только три подводные лодки, которые потопили три или четыре судна. Больших успехов помешала добиться нехватка торпед. Одна из лодок, израсходовав все торпеды, вынуждена была возвратиться в базу, а оставшиеся две лодки потеряли контакт с конвоем, который находился под прикрытием авиации.

Подобные попытки предпринимались во второй половине октября и в начале ноября. И каждый раз для перехвата и совместной атаки конвоев в открытом море не хватало подводных лодок. Все это говорило о том, что требовался резерв, за счет которого можно было бы усиливать удар на направлении главного удара. Поэтому решили пока что высылать подводные лодки в Атлантику только поодиночке, причем сразу же, как только они были готовы к походу. Лишь летом 1940 года оказалось возможным начать совместные действия. На этот раз они привели к значительным успехам. Так, в октябре 1940 года за два дня совместных действий было потоплено 38 судов из трех конвоев[1].

Так или иначе, успехи, достигнутые в начале октября 1939 года, несмотря на небольшое число подводных лодок в группе, которая атаковала конвой западнее Гибралтара, доказывали, что подводные лодки способны вести бой с конвоем. Кроме того, сделали вывод, что с подводной лодки нельзя осуществить надежного тактического руководства атакой конвоя. Да этого и не требовалось. Если командир соединения уходил из района, патрулируемого авиацией противника, чтобы управлять подвод-

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 350.

ными лодками соединения, находясь в надводном положении, то конвой оказывался вне дальности видимости, и командир соединения не мог оценить обстановку в районе прохождения конвоя. Если же командир оставался вблизи конвоя, то подводная лодка, с которой он управлял соединением, оказывалась в тех же условиях, что и остальные, – подвергалась воздействию сил и средств противолодочной обороны. К тому же при нехватке подводных лодок нельзя было позволить себе такую роскошь, как отвлекать одну из лодок от участия в боевых действиях для выполнения особой задачи в качестве подводной лодки командира соединения, если это не было действительно необходимо для успеха атаки. Кроме того, командир соединения был крайне необходим в тылу: ведь требовалось обучать новые команды и подготавливать подводные лодки, вступавшие в строй.

Целый ряд факторов говорил против управления соединениями с подводной лодки. В то же время опыт показал, что, находясь на берегу, можно успешно осуществлять управление подводными лодками, атакующими конвой. Управление подводными лодками в основном состояло в том, что я сообщал командирам обстановку, насколько она была мне известна из различных источников информации; сопоставлял донесения командиров подводных лодок и вносил поправки, если в этих донесениях имелись неясности и противоречия; наводил отдельные лодки или группы лодок на противника; назначал лодки для поддержания контакта с противником и сменял их, если они теряли контакт. Таким образом, управление лодками со стороны командира соединения осуществлялось лишь до момента атаки и прекращалось с ее началом, когда каждый командир подводной лодки начинал действовать самостоятельно. От его умения, инициативы и настойчивости зависел успех или неуспех операции. Командир нес на себе всю тяжесть боя, поэтому победа считалась завоеванием командира и команды подводной лодки. Вот почему при обучении командира подводной лодки главное внимание обращали на то, чтобы выработать у него самостоятельность и инициативу.

Знание театра военных действий и способность «вживаться» в обстановку, которая складывалась где-то в Атлантическом океане, с моей стороны, превзошли все ожидания. После каждой операции командиры подводных лодок делали мне лично обстоятельные доклады. Эти доклады, отдельные донесения по специальным вопросам, которые представлялись соответству-

ющим офицерам штаба командующего подводными силами, и записи в журналах боевых действий позволили мне в течение всей войны воссоздавать общую картину обстановки на море. Когда же начиналась операция, штаб командующего подводными силами на основе донесений и радиограмм сближавшихся с конвоем подводных лодок быстро оценивал обстановку в районе прохождения конвоя противника. Введение специальных условных сигналов, которыми пользовались для передачи донесений подводные лодки, сблизившиеся с конвоем, было очень полезным, так как вследствие краткости сигналов противник либо не мог совсем запеленговать передающую их подводную лодку, либо пеленговал неточно. Если обстановка представлялась недостаточно ясной, командный пункт по радио требовал у командиров подводных лодок уточнения данных и через полчаса получал ответ. Когда же приходилось принимать очень важные решения, требовавшие детального знакомства с отдельными элементами обстановки, одному из командиров подводных лодок назначалось специальное время для радиотелефонной связи, в течение которого командующий лично, пользуясь кодом, вел переговоры с командиром подводной лодки. Это позволяло получать исчерпывающие данные, необходимые для принятия того или иного решения. Но к такому виду связи прибегали только в исключительных случаях.

Как правило, офицерами оперативного отдела штаба подводных сил и специально назначаемыми офицерами по операциям против конвоев являлись командиры подводных лодок, имевшие достаточный боевой опыт и участвовавшие в атаках конвоев.

Следует заметить, что начальник штаба подводных сил отличался трезвостью суждения – чертой очень важной для правильной оценки обстановки.

Эти меры должны были создать (в той степени, в какой это достижимо) единство духа и мысли между командующим, находившимся на берегу, и командирами подводных лодок, которые действовали против конвоев в море.

Надо сказать, что во время войны все очень высоко ценили такой обмен мыслями и взглядами между действовавшими силами и штабом.

Постановка мин подводными лодками

Из-за небольшого числа подводных лодок и приказов, ограничивших их боевую деятельность, я очень невысоко в начале войны оценивал наши шансы на успех в борьбе с торговым судоходством. Поэтому прилагались усилия к тому, чтобы, по возможности, наносить урон противнику в его территориальных водах, то есть в пределах прилегавшей к побережью трехмильной полосы. Боевые действия должны были вестись на подходах к портам и в узлах коммуникаций. Для этой цели имелось два типа донных мин: «ТМ-В» с боевым зарядом 400–500 кг, пригодная для постановки на глубинах 25–30 метров, и «ТМ-С» (с начала 1940 года) с боевым зарядом 100 кг, пригодная для глубин до 35 метров[1]. Взрыватель этих мин срабатывал под действием магнитного поля судна в тот момент, когда оно проходило над миной. Оба типа мин отличались удачной конструкцией.

Международное право допускало постановку мин в территориальных водах без предварительного предупреждения. Кроме того, при ведении боевых действий вблизи побережья противника возрастали возможности для применения торпедного оружия по его боевым кораблям.

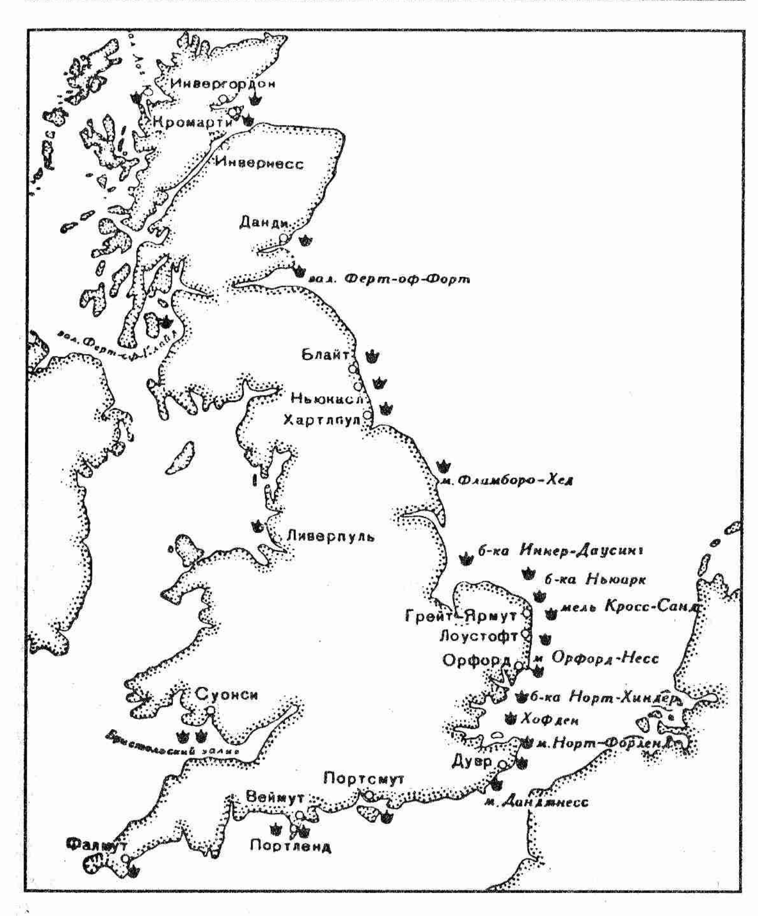
Постановка мин подводными лодками вблизи портов и в узлах морских коммуникаций вблизи побережья, то есть на небольших глубинах, в условиях сильных приливно-отливных течений и непосредственной близости от противника, требует от командиров подводных лодок большого мастерства и хладнокровия. И за эти действия они заслуживают самой высокой оценки.

На первых порах идея залезать подальше в пасть врага показалась всем чересчур смелой. Командиры подводных лодок считали, что мои приказы, подготовленные в мирное время на случай мобилизации, вряд ли осуществимы. Однако были проведены почти все запланированные минные постановки. Противолодочная оборона противника в первые месяцы войны находилась еще в стадии организации.

Подобных постановок было 34. За исключением подводных лодок U-33 и U-16, потопленных соответственно в заливе Фёртоф-Клайд и перед Дувром, все остальные лодки выполнили задачу и без повреждений возвратились в базы.

---

[1] «ТМ-В», «ТМ-С» (TM–Torpedomine) – типы мин, предназначенные для постановки через торпедные аппараты подводных лодок.– *Прим. ред.*



Районы постановки мин немецкими подводными лодками

Постановка мин в Северном море проводилась малыми 250-тонными подводными лодками, которые из-за своих небольших размеров были словно специально предназначены для «ползания в норах».

До 1 марта 1940 года германские подводные лодки поставили мины в следующих пунктах:

на западном побережье Великобритании: залив Лох-Ю, залив Фёрт-оф-Клайд, Ливерпуль, Суонси, Бристольский залив.

На английском побережье пролива Ла-Манш: Фалмут, Портленд, Веймут, Портсмут, Дувр, мыс Данджнесс, мыс Норт-Форленд;

на восточном побережье Великобритании: Инвергордон, Данди, залив Фёрт-оф-Форт, Блайт, Ньюкасл, Хартлпул, банка Иннер-Даусинг, банка Ньюарк, мель Кросс-Санд, Лоустофт, мыс Орфорд-Несс, Кромарти, Грейт-Ярмут, Хофден, банка Норт-Хиндер, мыс Фламборо-Хед.

Что касается успехов, которых мы достигали минными постановками, то на основании радиограмм, перехваченных вслед за постановкой мин, у нас за время войны сложилось мнение, что они были эффективными. Так, несколько районов вблизи Ливерпуля были объявлены английским адмиралтейством опасными для плавания. Причем эти данные были получены спустя всего лишь несколько часов после того, как U-30 провела в этих районах весьма удачную постановку мин на мелководье. Из сообщения адмиралтейства было видно, что на минах подорвалось несколько судов противника. В конце концов англичанам пришлось временно закрыть Ливерпуль – самый большой и важный порт на западном побережье Англии, предназначенный для приема импортных грузов. Другими способами англичане, видимо, не надеялись избежать дальнейших потерь судов.

Радиограммы, перехваченные с тонувших и поврежденных судов, показывали, что заграждения, поставленные перед другими портами и в узлах коммуникаций, также были эффективными.

По английским данным, за время Второй мировой войны на немецких минных заграждениях погибло 115 судов общим тоннажем 394 533 рег.-бр. тонн[1].

В этих успехах есть доля и германских эскадренных миноносцев, которые зимой 1939/40 года совершали ночные вылазки для постановки мин у английского побережья.

* * *

Описывая боевые действия, которые велись непосредственно у вражеского побережья, нельзя не упомянуть об операциях, нацеленных в основном против боевых кораблей противника. К ним прежде всего относится прорыв U-47 в гавань Скапа-Флоу. Эта операция заслуживает более детального рассмотрения в силу особых обстоятельств ее планирования и проведения.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 615.

С самого начала войны я неоднократно возвращался к мысли об организации прорыва подводных лодок в Скапа-Флоу. Меня, правда, сдерживали воспоминания о неудаче, которая постигла две подобные операции во время Первой мировой войны, а также большие технические и навигационные трудности прорыва, обусловленные прежде всего чрезвычайно сильными течениями в районе Скапа-Флоу. Например, в проливе Пентленд-Фёрт скорость течения достигает 10 узлов. А так как максимальная скорость подводной лодки в подводном положении, да и то лишь в течение короткого времени, составляла только семь узлов, то это означало, что она могла оказаться во власти течения.

Само собой разумеется, подходы к этой важнейшей базе английского флота были прикрыты сетями, минными заграждениями, бонами и затопленными судами и охранялись сторожевыми кораблями. Искушенные в таких делах английское адмиралтейство и командующий английским флотом не сомневались в эффективности этих мер и в том, что английские корабли, стоявшие в гавани Скапа-Флоу, находились в полной безопасности.

Эта операция казалась самой отчаянной из всех операций, связанных с прорывом в базу противника. Помнится, я сидел в штабе за картой бухты Скапа-Флоу и уже в который раз ломал себе голову над этой проблемой. Неожиданно мой взгляд остановился на офицере штаба. С уверенностью, не оставлявшей места каким-либо сомнениям, он произнес: «А я все-таки думаю, что можно найти способ туда проникнуть».

Эти слова явились тем последним толчком, который побудил меня серьезно заняться бухтой Скапа-Флоу. Решение должно было зависеть от результата моих исследований. Еще в первые дни войны я затребовал материалы по Скапа-Флоу, которые были подготовлены штабом руководства войной на море на основании имеющихся сведений. В них указывалось расположение предполагаемых заграждений на подходах к бухте. 11 сентября 1939 года от 2-го воздушного флота был получен аэроснимок, на котором были сняты корабли, находившиеся в бухте Скапа-Флоу, в районе севернее острова Флотта и в проливе между островами Суита и Райс. Очень ценные данные о течениях, маяках и системе обороны базы содержались также в докладе командира U-16, который, выполняя задание, побывал в районе Оркнейских островов. Он, например, считал, что проникнуть в бухту Скапа-Флоу можно через пролив Хокса, если боновое заграждение случайно будет открыто. Мы зат-

ребовали от 2-го воздушного флота возможно более точные аэроснимки отдельных заграждений на подходах к бухте. 26 сентября они поступили к нам и оказались отличного качества.

Дешифровка аэроснимков позволила сделать следующие выводы:

«а) Прорыв через пролив Хокса вряд ли возможен, а через проливы Суита и Клестрейн-Саунд – бесперспективен ввиду обнаруженных там заграждений;

б) Пролив Холм был перегорожен лишь двумя, по-видимому, затопленными судами, лежавшими поперек фарватера в проливе Кёрк, и одним судном, лежавшим у северного берега. К югу от этого судна тянулся до Ламб-Холма свободный проход шириной 17 метров. Глубина его постепенно уменьшалась с 7 метров, переходя в мель. К северу от затопленных судов также имелся небольшой проход. Оба берега пролива почти необитаемы. С моей точки зрения, ночной прорыв в этом месте во время прилива возможен. Главная трудность лежала в области навигации»[1].

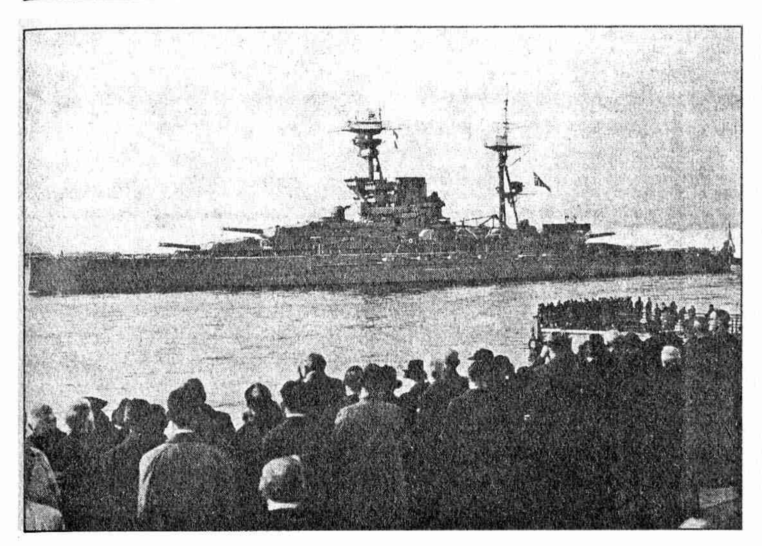
В итоге было принято решение попытаться предпринять прорыв. Мой выбор пал на командира U-47 Гюнтера Приена.

Тщательно изучив оперативные данные и трезво оценив их, Приен взялся за решение задачи.

О том, что планируется операция, я сообщил только главнокомандующему военно-морских сил, но даже и ему был сделан лишь устный доклад, из-за которого мне пришлось ехать в Берлин. Для успешного осуществления замысла необходимо было соблюдать величайшую скрытность. Наиболее благоприятной для проведения операции была, по-видимому, ночь с 13 на 14 октября: оба прилива приходились на темное время и было новолуние. Подводная лодка Приена вышла из Киля 8 октября. По моему указанию на нее погрузили только торпеды «G7e». Мин не брали, потому что предстояло нанести удар по целям, вероятность встречи с которыми не вызывала сомнений.

14 октября в 11.00 поступило сообщение англичан о потоплении линейного корабля «Ройял-Оук». Предполагалось, что это явилось следствием атаки подводной лодки. А 17 октября лодка Прина возвратилась в Вильгельмсхафен. О своих действиях он доложил следующим образом: «Прорыв в бухту и отход хотя и были связаны с известными трудностями, оказа-

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 15 октября 1939 года.



Линкор «Ройял Оук». 1938 г. Портсмут. Немецкая подводная лодка U-47 под командованием Гюнтера Приена подошла к английской морской базе в Скапа-Флоу. Ночью она проскользнула мимо охраны и на следующее утро торпедировала линкор «Ройял Оук», который почти немедленно пошел ко дну, увлекая за собой более 800 членов команды

лись возможными – через пролив Холм. Возле затопленных судов очень мало места, сильнейшие течения; при отходе лодка шла против течения, имевшего скорость 10 узлов. В проливе Холм дозора не было. Из всего флота на рейде Скапа-Флоу оказались только «Рипалс» и «Ройял-Оук». С первого захода попадание в носовую часть «Рипалс». Зарядил еще две торпеды, второй заход, в «Ройял-Оук» – три попадания. Через несколько секунд корабль взлетел на воздух. Лодка тотчас же начала отход. После выхода из пролива Холм наблюдался интенсивный поиск. Из района Скапа-Флоу были слышны взрывы глубинных бомб. Сильное полярное сияние поднималось до зенита, и его свет сильно мешал»[1].

Было ясно, что после этой неудачи в Англии тщательно исследуют и полностью перекроют все бреши, которые можно использовать для прорыва. На это время очистят Скапа-Флоу и

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 17 октября 1939 года.

переведут флот метрополии в другую базу. По моим предположениям, для этой цели были пригодны бухты Лох-Ю, Фёрт-оф-Форт и Фёрт-оф-Клайд. Против кораблей, стоявших здесь, были организованы новые операции подводных лодок. На этот раз подводные лодки брали с собой главным образом мины, так как нельзя было рассчитывать, что в момент прорыва подводных лодок здесь обязательно будут находиться английские корабли.

Линейный корабль «Нельсон» получил тяжелое повреждение, наскочив на мины, поставленные у входа в бухту Лох-Ю подводной лодкой U-31. Сразу же после постановки минного заграждения в бухте Фёрт-оф-Форт подводной лодкой U-21 было получено сообщение о том, что крейсер «Белфаст» подорвался на мине и получил повреждение. Операция в заливе Фёрт-оф-Клайд, к глубокому сожалению, закончилась гибелью U-33.

В книге Роскилла «Война на море» эти события освещаются следующим образом:

«Конечно, имелись сомнения в отношении пути, которым Приен в действительности воспользовался для проникновения в Скапа-Флоу. Одно лишь не вызывало сомнений: все входы на рейд должны быть закрыты в кратчайшие сроки. Какая ирония судьбы! Судно, предназначенное для затопления в проходе, которым воспользовалась U-47, прибыло в Скапа-Флоу днем, после потопления линейного корабля «Ройял-Оук».

После потопления «Ройял-Оук» первый лорд адмиралтейства заявил 18 октября кабинету, что в данный момент он считает Скапа-Флоу непригодным для базирования флота метрополии. После долгих споров в качестве временной базы решили использовать бухту Лох-Ю, а тем временем улучшить оборону Скапа-Флоу. Однако противник предугадал возможное перебазирование флота, и поскольку бухта Лох-Ю была защищена еще хуже, чем Скапа-Флоу, то едва ли можно считать неожиданностью, что линейный корабль «Нельсон» четвертого декабря получил тяжелое повреждение, наскочив на одну из мин, которые были поставлены на фарватере подводной лодкой пятью неделями раньше. 21 ноября в заливе Фёрт-оф-Форт взрывом мины был поврежден киль у нового крейсера «Белфаст». Этот случай подтвердил полную обоснованность опасений, что противник может поставить мины в проливах, ведущих к бухте Розайт.

До 4 января взорвались еще пять из поставленных противником 18 мин. Только тогда появилась уверенность в достаточной безопасности для перехода поврежденного линкора

«Нельсон» в Портсмут для ремонта. Эти события тщательно скрывались от противника. Однако осложнения были крайне серьезными, поскольку не вызывал сомнений тот факт, что все наши основные порты и базы придется закрыть на недели, пока не будет найдено средство для борьбы против магнитных мин»[1].

Из этих выдержек видно, в какое тяжелое положение попала Англия с ее базами в результате постановки мин подводными лодками.

Развертывая борьбу против боевых кораблей противника, мы решали, где может находиться английский флот, после того как база Скапа-Флоу окажется непригодной для стоянки. По этому поводу 18 октября я сделал следующую запись в журнале боевых действий:

«Полагаю, что после операции U-47 в Скапа-Флоу наиболее вероятным представляется встретить соединения флота метрополии в районе западнее Оркнейских островов».

В этот район были направлены подводные лодки U-56 и U-59.

30 октября 1939 года было получено донесение от U-56: «10.00. «Родней», «Нельсон», «Худ», 10 эскадренных миноносцев. Квадрат 3492, курс 240°. Выпустил три торпеды. Отказы».

На подводной лодке слышали, как эти три торпеды ударили в борт «Нельсона». Взрыватели не сработали. Командир подводной лодки, который с огромным напряжением провел торпедную атаку, находясь среди эскадренных миноносцев противника, был настолько потрясен этой неудачей, что я принял решение отозвать его из действующего флота и использовать в тылу для обучения команд подводных лодок.

Позже мы узнали, что в момент атаки на «Нельсоне» находился Черчилль. В дни Нюрнбергского процесса мне попалась на глаза газетная заметка, которая подтверждала этот факт.

В военном отношении неуспех подводной лодки U-56 явился большой неудачей. Однако сама мысль о посылке двух подводных лодок в район западнее Оркнейских островов оказалась правильной.

В отношении первого периода войны – до 1 марта 1940 года – следует в заключение заметить следующее.

Боевой дух команд подводных лодок оказался высоким. Команды были убеждены, что подводные силы сыграют важную роль в войне на море.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 74, 78 and 88.

Все три подкласса подводных лодок (малая подводная лодка «II» серии водоизмещением 250 тонн, средняя подводная лодка «VII» серии водоизмещением 517 тонн и большая подводная лодка «IX» серии водоизмещением 740 тонн) оправдали возложенные на них надежды. Имевшая довольно сильное вооружение и отличавшаяся легкостью управления подводная лодка «VII» серии имела дальность плавания, далеко превосходившую самые осторожные оценки мирного времени. Напомним, что в 1942 году боевые действия у американского побережья велись с помощью этих подводных лодок, базировавшихся на французские порты Бискайского залива, причем без дополнительной приемки топлива в море.

Давая положительную оценку боевым качествам подводных лодок, необходимо сделать два замечания. У части подводных лодок фундаменты двигателей оказались слишком слабыми и не выдерживали длительных нагрузок во время больших переходов. Когда же возникла необходимость их замены, лодки вынуждены были надолго уходить на судоремонтные заводы и все это время не использовались для боевых целей. Другое замечание относится к клапанам, закрывавшим при погружении выхлопные трубы обоих дизелей. Их конструкция оказалась неудачной. По мере погружения на большую глубину клапаны все сильнее пропускали, и вода, постепенно накапливаясь, могла создать серьезную опасность, особенно если лодка долгое время преследовалась противником. Не исключено, что в первый период войны наши подводные лодки гибли именно из-за этого. Накапливание воды в лодке вынуждало ее продувать балласт и всплывать на виду кораблей противника, которые ее и уничтожали.

Была очевидна необходимость еще в мирное время проводить учебные погружения подводных лодок на большие глубины, так как в бою такие погружения, очевидно, должны были явиться обычным делом. Еще в мирных условиях командам подводных лодок следовало отработать технику погружений и практически опробовать подводные лодки.

Будучи командиром флотилии «Веддиген», я провел в 1936 году со своими подводными лодками учения по погружениям на большие глубины. Во время учений все лодки, за исключением U-12, действовали успешно. Последняя же едва не погибла из-за течи, возникшей в результате дефекта материальной части. Вслед за этим главное командование военно-морских сил отдало приказ, который запрещал впредь погружение на глу-

бину свыше 50 метров. Это решение было неправильным, однако просьбы отменить его оказались безуспешными. Все надо опробовать в мирное время. В бою учеба обходится слишком дорого.

Но, как уже говорилось, во время войны наши подводные лодки в целом хорошо зарекомендовали себя.

Хуже обстояло дело с торпедами, состоявшими на вооружении подводных лодок. Вскоре после начала войны выявилось, что конструкция магнитного взрывателя, который должен был срабатывать при прохождении торпеды под днищем атакованного судна, неудачна. Нередко взрыватель срабатывал либо преждевременно, то есть до того, как торпеда успевала сблизиться с кораблем, либо на пределе дальности ее хода, или же он вообще не срабатывал, даже под самым кораблем. Кроме того, торпеда шла на глубине, значительно превышавшей заданную. Случаи отказов отмечались даже у взрывателя ударного действия.

Технические эксперты вначале никак не могли выявить причин отказов, которые не прекращались с самого начала войны. Командиры подводных лодок получали все новые и новые указания. 21 января 1940 года я последовательно описал в «Журнале боевых действий» все события, связанные с отказами торпед (приложение I).

За победы, одержанные нами при действиях против торговых судов и боевых кораблей противника за этот период, мы заплатили потерей 14 подводных лодок. Урон был велик, но для командования подводных сил он не явился неожиданностью. Подобные потери предполагались заранее. В каждом отдельном случае, если представлялась возможность, проводилось расследование в отношении выявленных или предполагавшихся обстоятельств гибели подводной лодки. Такой анализ необходим для постоянного совершенствования приемов управления и боевых качеств подводных лодок.

В целом противолодочная оборона противника оказалась именно такой, как ее представляли в мирное время, – не слабой и не сильной. Асдик оказался не настолько эффективным, как полагали (или, по крайней мере, утверждали) перед войной в Англии. В противном случае подводные лодки U-39, U-29 и U-56 не смогли бы выйти в торпедную атаку против окруженных эскадренными миноносцами авианосцев «Арк-Ройял», «Корейджес» и линейного корабля «Нельсон».

Оправдывая недостаточное строительство подводных лодок после денонсации в апреле 1939 года англо-германского морс-

кого соглашения, теперь иногда ссылаются на якобы сделанную мною спустя несколько месяцев после начала войны запись в «Журнале боевых действий» о том, что противолодочная оборона противника оказалась не такой эффективной, как ожидалось. Здесь явная ошибка. Такое заявление не соответствовало действительности, и в «Журнал боевых действий» ничего подобного не заносилось.

За этот период противник потопил 14 подводных лодок, что означало потерю около 400 подводников. Общее водоизмещение потерянных лодок составляло около 9500 тонн.

За этот же период в результате действий подводных лодок противник потерял 199 судов общим тоннажем 701 985 рег.-бр. тонн; на минах, поставленных подводными лодками, погибло 115 судов общим тоннажем 394 533 рег.-бр. тонн. Были потоплены: линейный корабль «Ройял-Оук» водоизмещением 29 150 тонн, авианосец «Корейджес» водоизмещением 22 450 тонн. Линейным кораблям «Нельсон» и «Бархэм»[1], а также крейсеру «Белфаст» были нанесены повреждения.

Это сопоставление показывает экономичность подводной войны, позволяющей добиваться больших успехов незначительными силами при сравнительно невысоких потерях.

«Умейте считать!» – говорил Нельсон о войне на море. Его слова в первую очередь можно отнести к подводным лодкам. При сравнительно небольшом числе подводных лодок общий итог действий достаточно велик.

---

[1] Атакован подводной лодкой U-30.

7. ОПЕРАЦИЯ ПРОТИВ НОРВЕГИИ И КРИЗИС, ВЫЗВАННЫЙ ОТКАЗАМИ ТОРПЕД

В начале марта 1940 года число находившихся в море подводных лодок сократилось до минимума. И это было вполне понятно, так как перед этим, в феврале, в боевых действиях участвовало сравнительно большое число подводных лодок. Однако к середине марта восемь подводных лодок должны были быть готовы для действий в Атлантическом океане, а шесть малых подводных лодок – для действий в Северном море. В Атлантике планировались групповые действия против конвоев, а в Северном море подводные лодки должны были атаковать суда, шедшие в Англию из Балтийского моря и из Скандинавии. С этой целью подводным лодкам были назначены боевые позиции вблизи норвежского побережья, поблизости от пунктов выхода этих судов. Вскоре были подготовлены оперативные приказы для подводных лодок, предназначенных для действий в Атлантическом океане и операций против торгового судоходства в Северном море.

В самый разгар подготовки (4 марта 1940 года) командование подводных сил получило следующий приказ от штаба руководства войной на море:

«Задержать выход подводных лодок из баз. Подводным лодкам, вышедшим из баз, прекратить боевые действия у норвежского побережья.

Срочно привести в боевую готовность все военно-морские силы. Состояния особой готовности не объявлять» [1].

На следующий день я получил в Берлине от штаба руководства войной на море разъяснение в отношении оперативных целей, положенных в основу приказа. Задача состояла в том, чтобы произвести молниеносную высадку в Норвегии и Дании и оккупировать их. В Норвегии намечалось высадить десанты в Нарвике, Тронхейме, Бергене, Эгерсунде, Кристиансунде и Осло. В первые четыре пункта высадки войска пере-

[1] Штаб руководства войной на море. Оперативный документ № 226/40.

брасывались исключительно боевыми кораблями, в Кристиансунд и в Осло – боевыми кораблями и транспортами. Кроме того, предусматривалась высадка воздушных десантов в Ставангере, Кристиансунде и в Осло.

Ряд признаков говорил о том, что противник также планировал против Норвегии военные действия. Поэтому было принято решение упредить противника.

Надо было считаться с тем фактом, что противник может начать действия еще до того, как германские силы перейдут к осуществлению намеченной операции. Противник наверняка будет активно противодействовать высадке германских десантов. В этом случае его действия окажутся направленными против занятых нами портов или на создание собственных, то есть английских, опорных пунктов. Следовало также ожидать, что противник всеми силами попытается прервать морские коммуникации между Норвегией и Германией.

В соответствии с обстановкой и планами следовало провести ряд собственных мероприятий. Подготовку предполагалось закончить к 10 марта. Однако надо было учитывать, что начало операции может задержаться из-за ледовой обстановки.

Главная задача подводных сил состояла в том, чтобы во время операции прикрыть с моря собственные силы, когда они подойдут к пунктам высадки. С этой целью после входа наших сил в намеченные для высадки фьорды подводные лодки должны были немедленно занять глубоко эшелонированные (насколько это позволит их численность) позиции. Наш главный удар должен быть направлен на Нарвик. Вследствие удаленности последнего от пунктов сосредоточения наших сил и экономического значения его для экспорта железной руды в Германию именно здесь следовало ожидать нападения противника.

Дальнейшая задача подводных лодок состояла в действиях против английских десантов. Однако из-за большого числа пунктов, пригодных для высадки десантов, прикрыть фьорды подводными лодками не представлялось возможным. Существовала опасность, что в подобном случае силы могут оказаться сосредоточенными там, где это как раз не надо, или, наоборот, их может оказаться недостаточно именно там, где они необходимы. Поэтому представлялось целесообразным, чтобы на первых порах группы подводных лодок составили резерв, заняв исходные позиции в открытом море поблизости от районов, находящихся под угрозой. В таком случае можно было исполь-

зовать подводные лодки для удара по тылу противника, а также для того, чтобы отрезать его от баз, когда станет известно, где противник предполагает высадить десант.

Эти же группы подводных лодок можно будет использовать и для решения третьей задачи – нападения на военно-морские силы противника, если они попытаются прервать морские коммуникации между Норвегией и Германией.

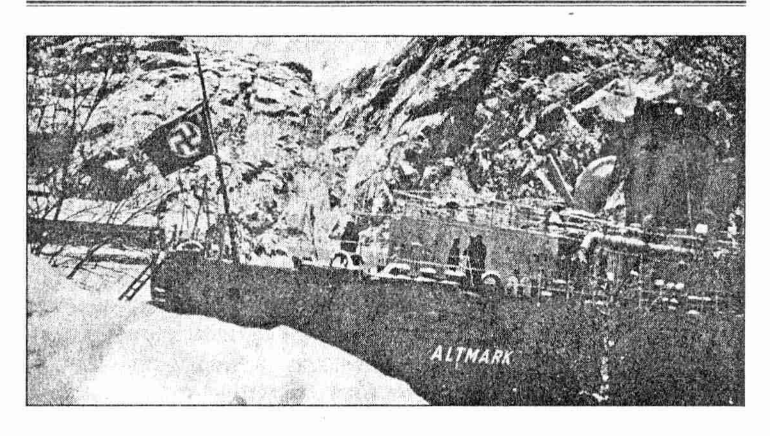
Если удастся нанести урон противнику еще на подходе, это также будет способствовать решению трех названных задач. Поэтому имеет смысл расположить часть подводных лодок на путях подхода противника, по возможности вблизи от его баз. Для выполнения всех этих важных задач требовалось большое число подводных лодок. Имевшихся в строю не хватало. Поэтому было дано указание временно прервать занятия в школе подводного плавания на Балтийском море и передать принадлежавшие ей шесть малых подводных лодок флоту. Одновременно был отдан приказ немедленно привести в боевую готовность две новые подводные лодки – U-64 и U-65, которые проходили ходовые испытания.

Эти меры охватывали все подводные лодки, готовые к выходу в море. В результате в операции против Норвегии можно было использовать 12 океанских подводных лодок, 13 малых подводных лодок и 6 учебных подводных лодок.

Учитывая изложенные факторы, дальность плавания, боевой опыт командира, а также другие боевые качества каждой подводной лодки, составили приказ, в котором определялись задачи и состав отдельных групп:

1. Обеспечить пункты высадки десантов: в Нарвике – эшелонированно, четырьмя подводными лодками; в Тронхейме – двумя подводными лодками; в Бергене – пятью подводными лодками с задачей запереть внутренний вход, из них четыре лодки (по две) должны обеспечивать оба главных входа, а пятая – занять позицию перед самым портом; в Ставангере – двумя подводными лодками, из которых одной занять позицию непосредственно перед входом в гавань, а второй – перед внешним входом, одновременно обеспечивая Хаугесунд.

2. Образовать две группы резерва для нападения на противника, если он попытается предпринять контрдесантные операции. Северная группа в составе шести средних подводных лодок должна занять позиции к северо-востоку от Шетландских островов, а южная группа в составе трех малых подводных лодок – к востоку от Оркнейских островов.



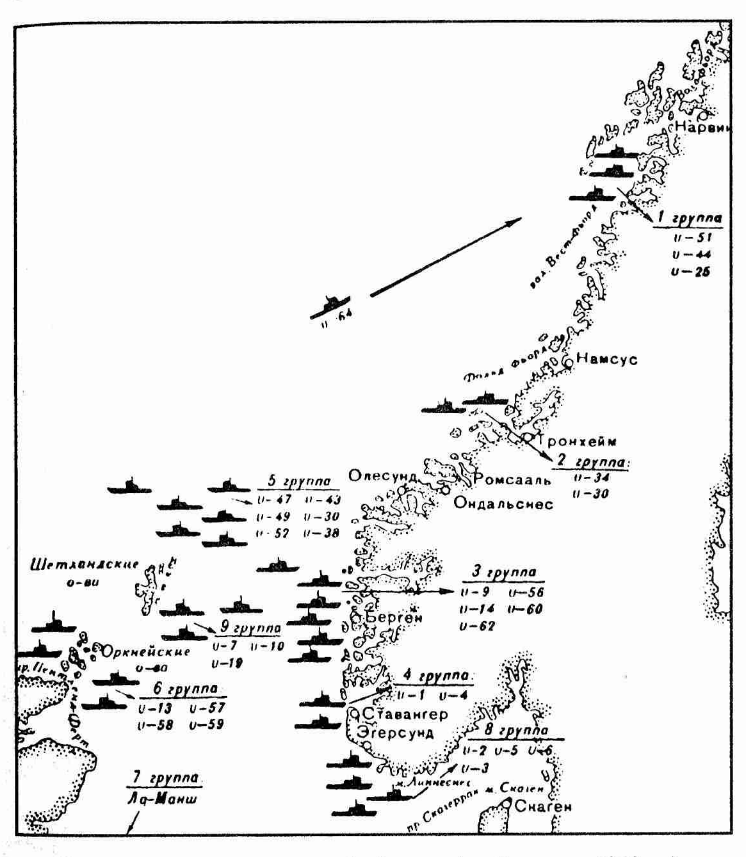
Транспортное судно «Альтмарк» в норвежских водах

3. Группой из четырех малых подводных лодок занять позиции восточнее и западнее Пентленд-Фёрта, где возможно движение боевых кораблей противника.

4. Группой резерва из двух малых подводных лодок занять позицию перед Ставангером и группой резерва в составе трех малых подводных лодок – позицию к западу от Линнеснеса на тот случай, если противник попытается прервать наши коммуникации. Для этой задачи использовать учебные подводные лодки с небольшой дальностью плавания. Распределение подводных лодок по группам представлено на схеме.

В Оперативном приказе «Гартмут» были изложены все распоряжения, касающиеся подводных лодок. Приказ разослали на подводные лодки в опечатанных пакетах, которые надлежало вскрыть в открытом море по получении условного сигнала. О готовящейся операции знал очень ограниченный круг офицеров штаба подводных сил. Ни один из командиров подводных лодок не знал цели этой операции, для осуществления которой подводные лодки приводились в боевую готовность. Подобные меры были необходимы, пока лодки оставались в базах Германии. Было сделано все, чтобы сохранить в тайне подготовку операции.

Что касается перспектив предстоящей операции, то я считал обстановку, в которой предстояло действовать подводным лодкам, довольно благоприятной. Правда, в фьордах вблизи побережья противника им большей частью придется находиться в



Развертывание немецких подводных лодок 9 апреля 1940 года (план «Гартмут»)

подводном положении, используя для зарядки батарей только несколько часов короткой северной ночи. Навигационная обстановка была тяжелой. Малые глубины способствовали обнаружению подводных лодок. Спокойная поверхность моря в фьордах также облегчала их обнаружение. Возможности тактического маневрирования в этих узких районах были ограничены.

Однако наряду с неблагоприятными факторами имелись и преимущества. Ведь и противник в маневрировании будет связан узкими фарватерами фьордов. Ему придется проходить в

непосредственной близости от подводных лодок, и он останется незамеченным ими только при очень неблагоприятных метеорологических условиях. В целом же рассчитывать на особо успешные торпедные атаки можно было при глубоко эшелонированном расположении большого числа подводных лодок. Все командиры и команды подводных лодок, включая учебные и только что прошедшие ходовые испытания, уже имели за плечами некоторый боевой опыт.

События развивались следующим образом[1]. Опасаясь высадки английского десанта, штаб руководства войной на море издал 11 марта приказ немедленно приступить к развертыванию подводных сил, предназначенных для действий в районах Нарвика и Тронхейма. 14 марта на основании дешифрованных радиограмм противника было установлено наличие необычайно большого числа английских подводных лодок в Северном море.

В районах Скагеррака, западнее Ютландии и в районе Терсхеллинга было запеленговано 14 английских подводных лодок. Так как операция должна была начаться не раньше 20 марта, для уничтожения подводных лодок противника в указанные районы выслали восемь малых подводных лодок, которые, однако, не добились успеха. Только 10 апреля U-4 потопила в районе Ставангера английскую подводную лодку «Тисл»[2].

20 марта 1940 года германский военно-морской атташе в Осло сообщил, что в районе Эгерсунда обнаружено предположительно до шести–десяти английских кораблей. Поэтому уже вышедшим в море подводным лодкам было приказано изменить курс и следовать к норвежскому побережью. Однако сообщение атташе содержало непроверенные сведения.

Малая подводная лодка U-21, принимавшая участие в поиске кораблей, села на мель в районе юго-восточнее Мандаля и была интернирована норвежскими властями. До этого времени ни одна немецкая подводная лодка не садилась на мель из-за ошибки штурмана. Подобных случаев не наблюдалось и в дальнейшем. Это было особенно нежелательно теперь, когда в связи с подготовкой десантной операции издали специальный приказ о том, чтобы избегать каких-либо инцидентов у берегов Норвегии. К счастью, этот случай не имел отрицательных политических последствий.

---

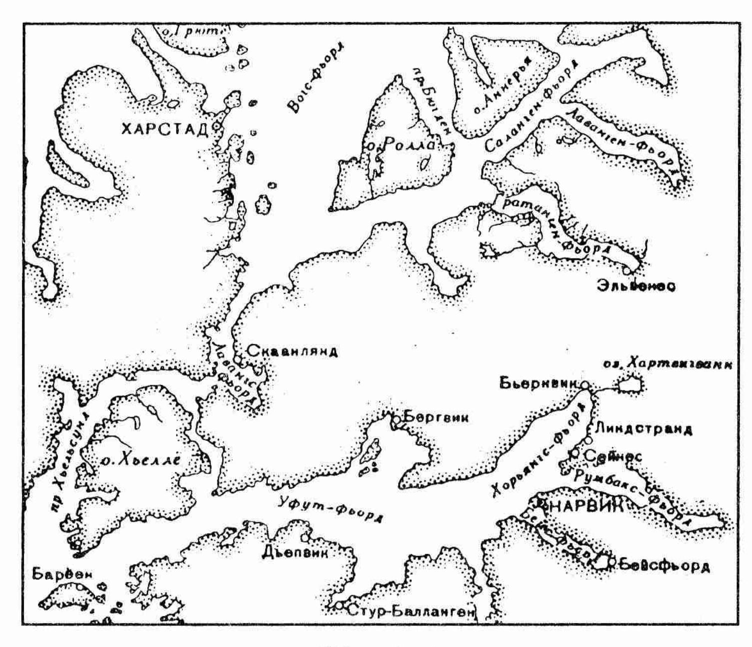
[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, март – апрель 1940 года.

[2] По данным других иностранных историков, подводная лодка «Тисл» была потоплена 12 апреля 1940 года. – *Прим. ред.*

2 апреля штаб руководства войной на море сообщил командованию подводных сил дату начала операции – 9 апреля. В море вышли остальные подводные лодки, предназначенные для участия в этой операции. 6 апреля все лодки получили приказ вскрыть пакеты с надписью: «Оперативный приказ "Гартмут"». Я рассчитывал, что к утру 9 апреля все подводные лодки займут указанные в приказе исходные позиции.

Утром 9 апреля согласно плану операции начали поступать донесения о высадке десантов и занятии предусмотренных планом портов. Вслед за этим подводные лодки получили приказ занять, если они еще не заняли, позиции в фьордах. На основании перехваченных и дешифрованных радиограмм противника еще накануне, то есть 8 апреля, мы знали, что в море находится большое число кораблей противника. На рассвете 9 апреля линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», находившиеся для прикрытия германских эскадренных миноносцев западнее Вест-фьорда, вошли в соприкосновение с крупным соединением противника. В 09.30 от подводной лодки U-56 поступила радиограмма, в которой говорилось о том, что она обнаружила в районе юго-западнее полуострова Статланд два линейных корабля, которые шли курсом на юг. Многочисленные донесения авиаразведки подтвердили донесение подводной лодки, и в связи с создавшейся обстановкой было отдано распоряжение о переразвертывании подводных лодок в район обнаружения противника. В 18.15 U-49 обнаружила соединение кораблей противника, следующих курсом на север. В 12.00 U-51 доложила о пяти эскадренных миноносцах противника в Вест-фьорде, идущих курсом на юго-запад. 10 апреля в 01.59 U-49 заметила в районе западнее полуострова Статланд два крейсера. 10 апреля командование подводными силами получило от командующего 4-й флотилией эскадренных миноносцев донесение о том, что на рассвете, пользуясь плохой видимостью из-за снежных зарядов, в Уфут-фьорд прорвались эскадренные миноносцы противника, с которыми он завязал бой. Имеются потери с обеих сторон. Это донесение позволяло сделать следующий вывод: находившиеся на позициях в Вест-фьорде подводные лодки не смогли воспрепятствовать прорыву английских эскадренных миноносцев.

Действия противника в районе Нарвика, а также донесения об обнаружении его кораблей в районе Тронхейма давали основания предположить, что англичане в качестве пунктов нанесения главного удара избрали эти два района. Последовал



Уфут-фьорд

приказ выслать еще четыре подводные лодки к Нарвику и две – к Тронхейму. Мое приказание совпало с соответствующим указанием штаба руководства войной на море, и в назначенные районы были направлены подводные лодки 5-й группы.

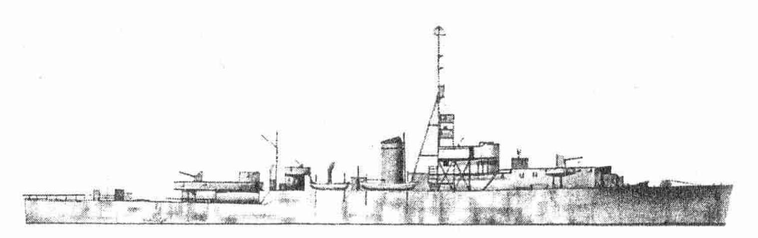
Так как транспортные суда, предназначенные для снабжения войск, действовавших в районе Нарвика, не прибыли, штаб руководства войной на море приказал подводным лодкам U-26, U-29 и U-43, находившимся в базах Германии, подготовиться к немедленному выходу в район Нарвика. Они тотчас же вышли туда, имея на борту по 40–50 тонн стрелковых и зенитных боеприпасов, а также другие предметы снабжения войск. Однако из-за тяжелой обстановки – противник господствовал на море в районе Нарвика – их пришлось направить в Тронхейм и там разгрузить. Позже в Тронхейм вышли еще три подводные лодки, каждая из которых имела 130 тонн авиационных бомб и горючее для самолетов. Для транспортировки бензина пришлось переоборудовать топливные цистерны

подводных лодок. Однако такой способ транспортировки горючего был опасен для подводных лодок и в дальнейшем не применялся. Был случай, когда из-за проникновения паров бензина внутрь лодки одна подводная лодка едва не погибла. В целом подводные лодки совершили в Норвегию восемь рейсов с транспортными целями.

12 апреля командир U-38 донес о появлении в районе северо-западнее Вест-фьорда эскадренного миноносца и двух транспортов, следовавших курсом на северо-восток. Так как в этом районе конвои из обычных торговых судов не ходили, следовало предположить, что обнаруженные транспорты предназначались для обеспечения готовящейся противником десантной операции. Полагали, что высадка будет произведена в фьорде севернее Нарвика. В тот же день я получил дешифрованную радиограмму о выходе из Скапа-Флоу английского крейсера и двух эскадренных миноносцев в направлении на Вогс-фьорд (севернее Нарвика).

Эта радиограмма подтвердила предположение о намерении противника высадить десант в районе севернее Нарвика с последующим наступлением на него. Поэтому ввиду необходимости присутствия немецких подводных лодок в Вогс-фьорде туда были высланы подводные лодки U-47, U-48, U-49 из состава 5-й группы, следовавшей на северо-восток. Подводные лодки должны были прибыть в Вогс-фьорд своевременно, то есть до предполагаемого прихода туда транспортов противника. Данные радиоразведки от 12 апреля говорили о том, что противник намеревался произвести высадку десанта также в районах Намсуса (Намсен-фьорд – залив Фолла) и Ондальснеса (Ромсдальс-фьорд). Поэтому дополнительно к высланным в Вогс-фьорд трем подводным лодкам штаб руководства войной на море приказал послать одну лодку к Намсен-фьорду и одну – к Ромсдальс-фьорду. Затем к Намсен-фьорду были посланы еще две малые лодки.

Во второй половине дня 13 апреля поступило донесение о новом прорыве в Уфут-фьорд в направлении Нарвика соединения английских кораблей в составе одного линейного корабля и девяти эскадренных миноносцев. Это донесение поступило не от подводных лодок, а от офицера, имевшего специальное задание. Значит, подводным лодкам опять не удалось не только воспрепятствовать прорыву кораблей противника, но даже донести о их приближении. Штаб руководства войной на море считал, что в районе Нарвика сложилась очень серьезная обстановка, и дал указание выслать в Вест-фьорд все имевшиеся



Английский фрегат «Avon» («Эвон»). ***Водоизмещение:*** *2133 тонны.* ***Размеры:*** *91,8 × 11 × 3,8 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, паровая машина тройного расширения.* ***Вооружение:*** *два 102-мм (4") орудия. «Avon» — один из более чем 90 кораблей так называемого класса «River», заложенных в 1941—1943 и спущенных в 1942—1944 гг. Эти корабли были достаточно мореходны для противолодочной и эскортной службы в океане и показали себя гораздо более удачными кораблями, нежели корветы класса «Flower»*

в наличии большие и средние лодки. Я же предложил не перебазировать лодки, находившиеся на позициях в районах Тронхейма, Намсен-фьорда и Ромсдальс-фьорда, считая, что они не успеют вовремя войти в Вест-фьорд, в то время как в районе Тронхейма они оказались бы на месте при высадке английских десантов. Штаб убедился в правильности моего предложения уже на следующий день, 14 апреля, когда уже началась высадка английских десантов в районах Намсуса и Ондальснеса.

16 апреля я направил в Вогс-фьорд еще одну лодку– U-65, так как по-прежнему считал, что этот район явится главным направлением английской десантной операции. В тот же день мы получили от дешифровальной службы донесение о том, что западнее Лофотенских островов прошел конвой курсом на север, предположительно в Вогс-фьорд. Теперь становилось все более очевидным, что противник избрал именно этот разветвленный фьорд районом проведения десантной операции. Однако оставалось абсолютно неясным, в какой части фьорда будет произведена высадка. Я считал, что это произойдет в проливе Бюгден, и приказал лодке U-47 занять там позицию. Штаб же руководства войной на море считал возможными районами высадки Лавանген и Гратанген (фьорд южнее Лавангена), поэтому после подхода U-65 я предполагал послать туда на разведку и U-47.

16 апреля, в 04.10, командир U-47 доложил, что в проливе Бюгден он обнаружил транспорты, которые стояли на якоре. Он выпустил в них восемь торпед, но безуспешно.

Отсутствие сведений о результатах действий подводных лодок с начала норвежской операции побудило меня еще 11 апреля затребовать от подводных лодок группы «Нарвик» донесения по радио об обстановке. Следовало выяснить причины неуспеха лодок, поэтому пришлось пренебречь необходимостью соблюдать радиомолчание в этом районе. Мы даже были заинтересованы в том, чтобы сам факт присутствия немецких подводных лодок оказал моральное воздействие на противника. Донесения, поступившие от лодок в последующие дни, превзошли все ожидания.

11 апреля. «10 апреля вечером атаковал торпедами два эскадренных миноносца. Результатов взрыва не наблюдал. U-25». В 12.30 выпустил три торпеды веером по «Кумберленду»[1]. Мимо. Одна из торпед взорвалась на пределе дальности хода. В 21.15 три торпеды веером по крейсеру «Йорк»[2]. Все торпеды взорвались, не дойдя до цели. Глубина хода торпед 7 метров. Зона 4. U-48».

12 апреля. «10 апреля, 22.50. Два промаха. Одна торпеда взорвалась после прохождения «расстояния безопасности»[3], другая взорвалась через 30 секунд после выхода из аппарата, не дойдя 100 метров до крупного эскадренного миноносца. U-51».

15 апреля. «14.04. Торпеды, выпущенные по «Уорспайту»[4] и двум эскадренным миноносцам, отказали. U-48». «Залп двумя торпедами по транспорту. Безуспешно. U-65».

16 апреля поступило донесение от U-47. Командир U-47 докладывал следующее:

«15 апреля. Во второй половине дня обнаружил миноносцы противника. Судя по характеру их маневрирования, можно полагать, что район минирован.

Вечером обнаружил три крупных транспорта (по 30 000 тонн) и три судна меньшего тоннажа, следующие в охранении двух крейсеров. Транспорты стали на якорь вблизи южной части Бюгдена. Производится пересадка войск на рыболовные моторные суда, идущие в направлении Лаванген – Гратанген. Транспорты и крейсера стоят в стесненном районе, частично заслоняя друг друга.

22.00. Выхожу в подводном положении на позицию залпа. Намерение: расходуя по одной торпеде, атаковать оба крейсе-

---

[1] Английский крейсер водоизмещением 10 000 тонн.
[2] Английский крейсер водоизмещением 8250 тонн.
[3] В 300 метрах от подводной лодки.
[4] Английский линейный корабль водоизмещением 30 600 тонн.

ра и два транспорта. После этого произвести перезарядку торпедных аппаратов и вновь выйти в атаку.

22.42. Выпустил четыре торпеды. Наименьшая дистанция 750 метров, наибольшая – 1500 метров. Торпеды были установлены на глубину хода 4 и 5 метров. Перед лодкой стояла целая стена судов. Ни одного взрыва. Противник ничего не заметил. Произвожу перезарядку торпедных аппаратов.

После полуночи повторяю атаку из надводного положения. Выстреливаю четыре торпеды. Глубина хода торпед та же, что и в первой атаке. Безрезультатно. Одна торпеда отклонилась от заданного курса и взорвалась, ударившись о скалу. При отходе лодка касается грунта. Находясь вблизи патрулирующих кораблей охранения, с трудом отрываюсь от грунта. Начинается преследование лодки и атака глубинными бомбами. Из-за неисправностей в машинном отсеке покидаю район».

18 апреля. «Обнаружил «Уорспайт» и два миноносца. Атакую линейный корабль двумя торпедами с дистанции 900 метров. Безрезультатно. Из-за детонации торпеды, взорвавшейся на пределе дальности хода, лодку преследуют миноносцы».

18 апреля. «Два преждевременных взрыва торпед в районе между Исландией и Шетландскими островами. U-37».

19 апреля. «Две торпеды по «Уорспайту». Дистанция 900 метров, глубина 8 метров, зона минус 4. Одна торпеда взорвалась преждевременно, вторая – на пределе дальности хода. U-47».

«На выходе из Вогс-фьорда при стрельбе по крейсеру «Эмералд» наблюдал преждевременный взрыв через 22 секунды. U-65».

Эти радиограммы после возвращения подводных лодок были дополнены устными докладами командиров. В общей сложности картина получилась такая: в четырех случаях лодки атаковали линейные корабли, в десяти – эскадренные миноносцы и еще в десяти – транспорты, потоплен же был только один транспорт.

Торпеды и раньше доставляли много хлопот, однако резкое увеличение числа отказов торпед в период норвежской операции явилось для нас неприятным сюрпризом. Из числа торпед с магнитными взрывателями, выстреленными 11 апреля лодками U-25, U-48 и U-51, шесть–восемь взорвались, не дойдя до цели, что составляло 50–60 процентов от общего числа отказов. Из торпед с ударным взрывателем, выстреленных 15 апреля подводной лодкой U-47 по стоящим на якорях транспортам, ни одна не взорвалась.

Такой резкий рост отказов торпед наверняка имел свои причины. Сразу же по получении 11 апреля первых радиограмм

следовало как можно быстрее и всеми возможными средствами выяснить причины отказа торпед и устранить их. Выяснению причин этого кризиса с торпедами я отдавал во время норвежской операции большую часть своего времени.

11 апреля подводные лодки стреляли торпедами с магнитными взрывателями. Следовательно, имелись какие-то особые причины, выводившие из строя магнитные взрыватели в северной зоне норвежского района. Еще в ноябре 1939 года я докладывал инспекции по торпедному оружию о своих сомнениях в отношении работы магнитных взрывателей в данном районе. В свое время был получен ответ: опасаться усиления тенденции к преждевременному срабатыванию магнитных взрывателей в северной зоне «0» нет оснований и не следует принимать в расчет магнитное влияние, несмотря на залежи руды в северной части Скандинавского полуострова[1]. Точно такой же ответ был получен 11 апреля, после нашего донесения о преждевременном срабатывании магнитных взрывателей. Инспекция рекомендовала действовать по-прежнему и только при стрельбе веером выпускать торпеды с интервалом в восемь секунд, причем использовать либо ударные взрыватели, либо магнитные. Благодаря этому в случае преждевременного взрыва торпеды удастся избежать детонации остальных торпед под влиянием взрыва соседней. Кроме того, инспекция по торпедному оружию усомнилась в целесообразности полного отказа от торпед с магнитными взрывателями в пользу торпед с ударными взрывателями. Отмечалось, что при атаках эскадренных миноносцев, имеющих, как известно, небольшую осадку, торпеды с ударным взрывателем вследствие неправильного хода по глубине до полутора метров будут проходить под килем корабля противника [2]. Было решено издать следующий приказ:

«1. В зоне «0» и севернее ее всем подводным лодкам держать приготовленными к выстрелу три торпеды с установкой взрывателя на ударное действие и одну торпеду с установкой взрывателя на магнитное действие.

2. Производить стрельбу по кораблям только торпедами с установкой взрывателя на ударное действие. Установку глубины хода торпеды производить на 2 метра меньше осадки корабля.

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 11 апреля 1940 года.

[2] Установку торпед на глубину хода менее 3 метров производить не разрешалось даже при хорошей погоде, так как при такой установке торпеда имела тенденцию выйти на поверхность.

3. По эскадренным миноносцам производить стрельбу обязательно двухторпедным залпом. Первой выпускать торпеду с установкой взрывателя на ударное действие и глубиной хода три метра, затем – торпеду с магнитным взрывателем с установкой глубины хода на один метр больше осадки корабля. Интервал между выстрелами 8 секунд»[1].

Итак, при атаке кораблей мы возлагали большие надежды на торпеды с ударным взрывателем. Мы сознательно отказались от более эффективного, но менее надежного магнитного взрывателя в пользу более надежного ударного взрывателя.

Но и эти надежды исчезли 16 апреля после получения донесения от U-47. Ей не удалось потопить торпедами с ударным взрывателем даже стоявшие на якоре транспорты с большой осадкой. Предположить промах при стрельбе по этим спокойно стоящим и перекрывающим друг друга судам было абсолютно невозможно. По-видимому, или торпеды прошли намного глубже, чем предполагали специалисты, или ударные взрыватели не успели прийти в боевое положение. Итак, наши торпеды не работали в северных районах ни с магнитным, ни с ударным взрывателем.

Я просил по телефону главнокомандующего военно-морских сил о срочной помощи. Вызвал на совещание в Вильгельмсхафен главного инспектора торпедного оружия. В ходе совещания выяснилось следующее:

1. Некоторые подводные лодки имели на борту торпеды с взрывателями нового вида (с четырехлопастными вертушками), которые были недостаточно проверены перед отправкой на флот. Не исключалось, что ударники этих торпед не приходят в боевое положение.

2. После переговоров с морской обсерваторией мы пришли к выводу о необходимости учитывать наличие в норвежских фьордах магнитных аномалий, влияющих на работу магнитных взрывателей.

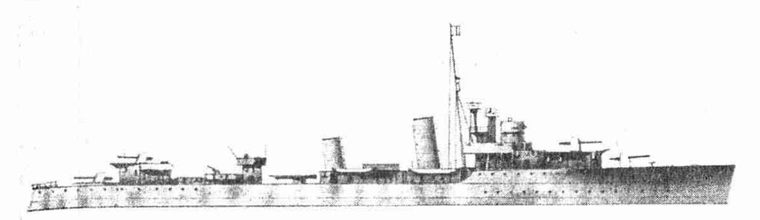
3. Главный инспектор торпедного оружия, не будучи уверенным в правильности хода торпед по глубине, выразил сомнение по поводу целесообразности использования торпед с ударными взрывателями.

В результате подводные лодки получили новый приказ о выборе взрывателя, одобренный инспекцией торпедного оружия:

«а). Торпеда образца «G7e» проходит ниже установленной глубины хода более чем на 2 метра;

---

[3] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 11 апреля 1940 года.



*Эсминец Великобритании **«Duncan»** («Дункан»). **Водоизмещение:** 1973 тонны. **Размеры:** 100 × 10 × 4 м. **Силовая установка:** двухвальная, турбины. **Вооружение:** четыре 120-мм (4,7") орудия. **Спущен на воду:** июль 1932 г. «Duncan» относился к эсминцам типа «C» и «D», заложенным соответственно в 1931 и 1932 гг. Это был несколько увеличенный вариант типа «B». Во время Второй мировой войны, после того как многие из этих кораблей погибли, оставшиеся были переоборудованы для охранения конвоев. Один из кораблей потерпел крушение, три затонули при столкновениях, а шесть погибли в боях*

б). Подводным лодкам, действующим в зоне «0», не пользоваться в дальнейшем ударными взрывателями, а производить стрельбу торпедами с магнитными взрывателями, исключая районы внутри узких фьордов. В фьордах опасность преждевременного срабатывания магнитных взрывателей возрастает;

в). При пользовании магнитными взрывателями не стрелять веером с минимальным временным интервалом, а производить залповую стрельбу согласно правилам стрельбы. Если же обстановка требует стрельбы веером, следует соблюдать интервал между выстрелами в восемь секунд;

г). При использовании торпед с магнитными взрывателями глубину хода торпед устанавливать равной осадке цели: по эскадренным миноносцам – 4 метра, по подводным лодкам – 3 или 4 метра;

д). При использовании торпед с ударными взрывателями глубина хода должна равняться 4 метрам, в хорошую погоду – 3 метрам»[1].

Это указание исходило из предположения инспекции торпедного оружия, что магнитные взрыватели будут нормально работать в открытом море даже в северной зоне «0» и выходить из строя только в фьордах вследствие влияния магнитных аномалий вблизи берега. Этот новый приказ был чрезвычайно сложен, и я подписал его только потому, что другого выхода не было. Он свидетельствовал о нашей беспомощности, неспособ-

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 17 апреля 1940 года.

ности раскрыть причины отказа торпед, причем точно такую же беспомощность проявили все технические службы, ответственные за качество торпед. Эти приказы об использовании торпед, выборе взрывателя, установке глубины их хода нередко противоречили друг другу и только усложняли действия командиров подводных лодок и торпедистов.

Уже на следующий день выяснилось, что и новый приказ исходил из ложных предпосылок. Как уже упоминалось, 18 апреля лодка U-47 доложила, что в зоне «0» даже в открытом море между Исландией и Шетландскими островами произошли два преждевременных взрыва торпед. Так как главный инспектор торпедного оружия сообщил мне по телефону о результатах пробных стрельб, во время которых торпеды шли на глубине, превышавшей установленную на 2,7 метра, окончательный переход на контактные взрыватели стал невозможным, ибо все цели с осадкой менее 5 или 6 метров не могли быть поражены. (Как выяснилось позже, торпеды иногда имели даже большую глубину хода.)

Итак, наши подводные лодки фактически остались без оружия.

Получив донесение о безуспешных торпедных атаках U-47 против транспортов в Вогс-фьорде и сообщение главного инспектора торпедного оружия от 19 апреля о результатах испытаний, проведенных в Германии, во время которых торпеды по-прежнему шли на глубине большей, чем заданная, я отозвал лодки из Вогс-фьорда и Вест-фьорда, а также из Намсен-фьорда и Ромсдальс-фьорда. Им нечем было атаковать эскадренные миноносцы. Торпеды с контактным взрывателем проходили под кораблем, торпеды с магнитным взрывателем срабатывали, не дойдя до цели. Поэтому использовать подводные лодки в этом районе стало бесполезно. На этом и закончились действия немецких подводных лодок в норвежской операции. 17 апреля лодки, действовавшие у южного побережья Норвегии, также получили от штаба руководства войной на море приказ возвратиться в базы.

20 апреля U-47 встретила в районе юго-западнее Вест-фьорда конвой, идущий курсом на север. Несмотря на благоприятную позицию для стрельбы, командир лодки, потеряв веру в торпеды, отказался от атаки. Накануне ему пришлось выдержать ожесточенную атаку глубинными бомбами, после того как торпеда, выпущенная им по английскому линейному кораблю «Уорспайт», взорвалась на пределе своей дальности хода[1]. Воз-

[1] Краткое донесение командира подводной лодки U-47 от 19 апреля 1940 года.

вратившись, он доложил, что не собирается больше воевать этими «деревянными болванками».

Такие взгляды укоренились у личного состава многих подводных лодок. Люди потеряли веру в торпеды.

После норвежской операции я приказал расследовать (и сам критически рассмотрел) все обстоятельства действий подводных лодок, которых постигла такая серьезная неудача. Проверка началась с командования подводных сил, то есть с меня. В мою задачу входило так развернуть подводные лодки, чтобы они всегда могли производить атаки в самых ответственных районах. Эта задача была несложной, ибо мы всегда легко узнавали о всех намерениях противника. Атаки подводными лодками линейных кораблей, крейсеров, эсминцев и транспортов свидетельствовали о том, что позиции подводных лодок, как правило, выбирались правильно.

В норвежских фьордах подводным лодкам приходилось нелегко. Узкости, короткий период темного времени, гладкая водная поверхность, постоянная близость мощных сил противолодочной обороны противника – все это усложняло их задачу. U-47 докладывала из Вогс-фьорда об исключительно сильной и тщательно подготовленной противолодочной обороне, подобной той, которую наши лодки встречали в английских базах.

Этого и следовало ожидать, учитывая важность обороняемых объектов – транспортов с английскими войсками. И все же, несмотря на такую противолодочную оборону, немецкие подводные лодки в 36 случаях выходили в атаку. Даже очень придирчивый разбор этих атак установил, что, если бы торпеды были исправны, мы имели бы попадания в следующих случаях: из четырех выстрелов по линейному кораблю – одно попадание, из 12 выстрелов по крейсерам – семь попаданий, из 10 выстрелов по эскадренным миноносцам – семь попаданий, из пяти выстрелов по транспортам – пять попаданий. Какую большую роль могли бы сыграть успехи подводных лодок в ходе норвежской операции! Высадка подвергалась большому риску, когда в Вогс-фьорде под самым носом у немецких подводных лодок с прибывших транспортов началась выгрузка английских войск. Если бы восемь торпед U-47 не отказали, все дальнейшие действия английских войск в районе Нарвика выглядели бы совершенно иначе. Потери немецкого подводного флота в ходе норвежской операции составляли четыре лодки.

После этой операции, естественно, вставал вопрос о целесообразности дальнейшего использования подводных лодок, во-

оруженных такими некачественными торпедами. Начальник оперативного отдела штаба подводных сил решительно высказался за то, чтобы не использовать подводные лодки в боевых действиях до коренного улучшения торпедного оружия. Однако я понимал, что «прекращение деятельности подводных лодок в данный момент нанесет большой ущерб всему подводному флоту»[1].

Следовало продолжать подводную войну, пока имелся хотя бы небольшой шанс на успех. Энергичные действия вновь назначенного главного инспектора торпедного оружия контр-адмирала Куммец позволяли надеяться, что в ближайшее время мы будем иметь хотя бы один усовершенствованный взрыватель торпеды. Мы также рассчитывали, что вскоре добьемся правильного хода торпеды по глубине.

Поэтому последующие недели я посвятил посещению действующих флотилий и учебных заведений на Балтийском море. Были проведены беседы с личным составом соединений подводных лодок. Мне удалось преодолеть «моральный кризис», и подводники стали выходить в море с надеждой на успех. Вскоре никто уже не сомневался в правильности решения продолжать борьбу.

Битва за Норвегию была освещена в свете моих переживаний, переживаний командующего подводными силами. Я не участвовал в разработке общего плана боевых действий. Сейчас же надо сказать о стратегической необходимости этой операции.

С моей точки зрения, оккупация Норвегии была необходимой и, следовательно, правильной акцией, вызванной тогдашней военной обстановкой. Все признаки того, что Англия собиралась захватить Норвегию, были налицо[2].

Трудно было судить о сроках английского наступления, но предупредить его было необходимо: оно таило слишком большие опасности для нашего военно-стратегического положения на море и для нашей военной промышленности[3].

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 15 мая 1940 года.

[2] Намерения союзников оккупировать Норвегию подробно изложены в книге адмирала Бёма «Норвегия между Англией и Германией» (*Admiral Boehm.* Norvsegen zwischen England und Deutschland).

[3] Идея захвата Норвегии возникла отнюдь не в этот период, и она вовсе не являлась реакцией на возможный захват Норвегии Англией, а следовательно, и не была мероприятием, которое призвано было упредить замыслы англичан. Еще в 1929 году немецкий военно-морской теоретик Вегенер, выбалтывая планы германского империализма, проповедовал необходимость захвата Норвегии (а также французского побережья от Бреста до границ Да-

Точка зрения, сводившаяся к тому, что надо было подождать, допустить англичан в Норвегию, а потом выбивать их оттуда, заключает в себе столько сомнительных положений и опасностей, что ее нельзя было делать военной концепцией. Мы знали, что в случае захвата Англией Норвегии наша страна потеряла бы руду, импортируемую из Скандинавских стран, что англичане стали бы угрожать Балтийскому морю, а проход наших кораблей из Северного моря в Атлантику значительно усложнился.

Во время подготовки норвежской операции еще было неизвестно, что благодаря захвату Северной Франции мы вскоре добьемся значительного улучшения нашего стратегического и военно-экономического положения. В то время генеральный штаб сухопутных войск все еще считал, что война с Францией потребует длительных и тяжелых боев на линии Мажино.

Я был согласен с главнокомандующим военно-морских сил, который зимой 1939/40 года указывал на опасность английского вторжения в Норвегию и считал необходимым предупредить это вторжение.

В связи с тем что случаи отказа торпед участились, главнокомандующий ВМС Редер приказал 20 апреля создать комиссию по расследованию причин неудовлетворительного действия торпед. Кроме уже известных причин несрабатывания торпед комиссия установила, что большинство отказов происходит вследствие весьма существенных недостатков в конструкции ударного механизма торпед: боек ударника слишком короток и, кроме того, капсюль-воспламенитель первичного детонатора сгорает слишком быстро. Комиссия установила также, что ударник не срабатывает при угле встречи торпеды с целью менее 50 градусов[1]. Ударник же был сконструирован в расчете на срабатывание при угле встречи, равном 21 градусу, так как на практике очень часто угол встречи бывает меньше 50 градусов из-за обтекаемости отводов корпуса, а также вследствие маневра уклонения корабля от торпеды.

нии) для улучшения стратегической позиции германского флота. В то время Вегенер стыдливо именовал такой захват «освобождением Норвегии от английского насилия».

В годы Второй мировой войны своей первой задачей в вооруженной борьбе на Западе немецко-фашистское командование считало захват Дании и Норвегии как важных стратегических плацдармов для военных действий против Англии, а затем и против Советского Союза.

Генеральные штабы Англии и Франции, в свою очередь, разрабатывали план захвата портов и аэродромов на западном побережье Норвегии. – *Прим. ред.*

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 15 мая 1940 года.

Принимая во внимание выводы этой комиссии, главнокомандующий военно-морских сил издал документ, в котором говорилось следующее:

«1. В связи с неудачной стрельбой торпедами «G7a» и «G7e» в ходе норвежской операции я приказал произвести расследование для выявления причин отказа торпед и определения степени виновности лиц, ответственных за их изготовление.

2. Расследование показало, что главными причинами отказа торпед явились следующие недостатки их конструкции и проверки перед сдачей на корабли:

а) у торпед «G7a» и «G7e» точность хода по глубине не соответствует формулярным данным боевых торпед;

б) магнитный взрыватель имеет ряд технических дефектов; ударный взрыватель не отвечает необходимым требованиям;

в) в торпедном управлении Кильской военной верфи и на торпедном полигоне экспериментального института торпедного оружия обнаружены недочеты в подготовке торпед к сдаче на корабли; этот пункт расследуется особо»[1].

В связи с обнаружением недостатков главнокомандующий военно-морских сил приказал провести следствие, в результате которого некоторые ответственные работники военной приемки торпед были осуждены военным трибуналом[2].

Хотя работа комиссии по расследованию причин отказа торпед и следствие, проведенное военным трибуналом, внесли большую ясность в этот вопрос, подлинные причины безрезультатной стрельбы наших подводных лодок в период норвежской операции были выяснены только в феврале 1942 года.

30 января 1942 года командир действовавшей в Атлантике подводной лодки U-94 доложил по радио, что при пробной проверке торпеды он обнаружил в гидростате давление, значительно превышающее атмосферное. (Такой осмотр на борту корабля, как правило, не разрешается.) Главный инспектор торпедного оружия немедленно приказал проверить гидростатические приборы всех торпед, подготовленных для отправки на действующий флот. В результате выявился большой процент негерметичных корпусов гидростатов. Нарушение герметичности наблюдалось в местах прохождения рулевых тяг через сальни-

---

[1] Сов. секретный документ главнокомандующего военно-морских сил № М-261/40 от 20 июля 1940 года.

[2] Сов. секретный документ главнокомандующего военно-морских сил № 83а/42 от 9 февраля 1942 года.

ки в гидростат. Для правильной работы гидростат должен быть герметичным. Его работа основана на принципе уравновешивания давления пружины гидростата и гидростатического давления столба воды. В соответствии с этим проводится установка глубины хода торпеды. Нормальное атмосферное давление в гидростате является предпосылкой для правильного хода торпеды по глубине. При проникновении в гидростат повышенного давления к усилию пружины гидростата прибавляется избыточное давление – и равновесие нарушается. В итоге торпеда идет ниже заданной глубины, причем степень ее переуглубления предусмотреть нельзя. Известно, что внутри подводной лодки, находящейся под водой, неизбежно возникает повышенное давление. Оно является результатом попадания внутрь прочного корпуса сжатого воздуха. При длительном подводном плавании давление в подводной лодке сильно возрастает. Так было найдено объяснение причин отказа торпед в период норвежской операции. Подводные лодки в то время ежедневно находились под водой не менее 20 часов. В лодках повышалось давление, оно нарушало рабсту негерметичного гидростата и заставляло торпеду идти ниже установленной глубины. Это, по-видимому, и явилось причиной неудачи U-47 при атаке стоявших на якоре английских транспортов. Двигаясь на глубине, превышавшей заданную, торпеды прошли под транспортами и затонули после прохождения своей дальности хода.

Раньше я приказал тщательно изучить донесения командиров подводных лодок, принимавших участие в норвежской операции, о случаях отказа торпед. В ходе этого расследования безрезультатные залпы, произведенные с дальних дистанций, как правило, объясняли неточностью прицеливания, хотя и здесь могли иметь место случаи неудовлетворительной работы торпед. Даже несмотря на ограниченное число выстрелов, поддающихся контролю, получилось 33 процента чистых отказов. Эксперт инспекции торпедного оружия, приводивший в ходе судебного следствия расчеты, в которых также учитывалось число выстрелов, которые могли быть проконтролированы, тоже пришел к цифре 32,4 процента. Однако теперь все эти цифры следует считать неточными, ибо к моменту работы комиссии не была известна такая существенная причина отказа торпед, как негерметичность гидростата, влекущая за собой не поддающееся исправлению большое переуглубление торпед. Поэтому в норвежской операции слишком большое число торпедных выстрелов было объявлено не поддающимся контро-

лю; такие выстрелы рассматривали как промахи и исключали из числа отказов.

Совершенствование торпеды и превращение ее в эффективное боевое оружие происходило во время войны. В июне 1940 года окончательно решили производить стрельбу торпедами только с ударным взрывателем, ибо была доказана ненадежность магнитного взрывателя. Таким образом, в отношении взрывного действия торпеды мы вернулись к уровню 1918 года. К этому прибавилось то обстоятельство, что из-за невыявленных в то время причин излишнего углубления торпеды и связанных с этим якобы необъяснимых промахов при стрельбе по неподвижным кораблям противника командиры подводных лодок стремились устанавливать торпеды на возможно меньшую глубину хода. А так как не каждая торпеда уходила на глубину, превышающую установленную, то часто точка попадания торпеды в цель лежала слишком высоко, что еще больше снижало фугасное действие взрыва.

Итак, эффективность торпед до декабря 1942 года, когда был введен новый магнитный взрыватель типа «Pi-2», не превышала эффективности, существовавшей в период Первой мировой войны.

В период между двумя мировыми войнами подводники настоятельно просили создать такую торпеду, чтобы ею одной можно было сломать «хребет» даже линейному кораблю. Специалисты торпедного оружия уверяли, что такая торпеда вполне реальна. Однако до последнего времени требование флота не было выполнено.

Чтобы уточнить эффективность торпед, которые нам приходилось оснащать ударными взрывателями, было рассмотрено 816 попаданий за период с января по июнь 1942 года. 40 процентов кораблей было потоплено одной торпедой, 38 процентов потребовало двух торпедных попаданий и более и 22 процентов кораблей ушло, получив от одного до четырех попаданий. В 1940 году, действуя против конвоев в Атлантике, и в 1942 году, действуя в западной части Атлантического океана, отдельные подводные лодки нередко не могли использовать благоприятную обстановку для атаки торговых судов, так как из-за дефектов торпедного оружия поражение цели достигалось обычно ценой расхода большого числа торпед.

В итоге в благоприятный период подводной войны большое число кораблей противника не было потоплено из-за отсутствия надежно работающих магнитных взрывателей.

В связи с неудовлетворительной работой торпед, выявившейся в самом начале войны, главнокомандующий военно-морских сил приказал сменить командование инспекции торпедного оружия и 21 декабря 1939 года назначил главным инспектором торпедного оружия контрадмирала Куммеца. Куммец непредвзято подошел к поступавшим с кораблей донесениям о неисправности торпед и принял меры к ликвидации причин их неудовлетворительной работы.

Недостатки ударных взрывателей были устранены. С конца 1942 года, после усовершенствования гидростата, ход торпеды по глубине стал устойчивым. С декабря 1942 года корабли начали получать первые образцы нового магнитного взрывателя, который одновременно мог быть использован и как ударный взрыватель. В то же время появилась маневрирующая торпеда, которая, пройдя определенную дистанцию, начинала сложную циркуляцию, благодаря чему увеличивалась вероятность попадания ее в один из кораблей конвоя. В сентябре 1943 года на вооружение флота поступила акустическая торпеда, которая самостоятельно наводилась на шум винтов корабля противника. В итоге торпедное оружие достигло высокого технического уровня, который, несмотря на развитие техники в послевоенные годы, не удалось превзойти ни одному флоту.

При рассмотрении недостатков работы торпед, имевших место в начале Второй мировой войны, нельзя ослаблять их пагубную роль упоминанием, что и в американском военно-морском флоте торпеды имели подобные же пороки, или ссылаться на отсутствие в то время средств для проверки торпед или же на недостаточное число опытных стрельб боевыми торпедами в мирное время. Дело не в этих объяснениях и оправданиях. Разобравшись в ошибках, можно сделать выводы на будущее.

Установить, работает ударный взрыватель или нет, нетрудно и в мирное время путем проведения опытных стрельб с учебным боевым зарядным отделением. Для этого не обязательно производить боевой торпедный выстрел. Это касается и магнитного взрывателя.

Совершенно непростительно, что в надежде на магнитный взрыватель экспериментальный институт торпедного оружия, произведя в мирное время всего только две далеко не безупречные опытные стрельбы торпедами с ударными взрывателями, объявил эти торпеды годными к боевому применению.

Для работы магнитного взрывателя существенной является величина удаления торпеды от магнитного силового поля ко-

рабля. Следовательно, необходимо было добиться точного хода торпеды по глубине. Экспериментальный институт торпедного оружия не уделил достаточного внимания держанию торпедой заданной глубины хода. Неудачным оказалось и техническое решение конструкции корпуса гидростата, через который проходили рулевые тяги. Гидростат не имел должной герметичности. В ударном взрывателе ударник, воспламеняющий первичный детонатор, двигался не в естественном направлении удара (толчка), а поворачивался при помощи системы рычагов на 180°. При остром угле встречи торпеды с целью рычаги легко заклинивались – и взрыватель не срабатывал. Надо было усовершенствовать конструкцию ударника так, чтобы для воспламенения первичного детонатора он двигался прямо вперед. Изменение направления толчка на 180° также было технически неудачным. Итак, все сводилось к конструктивным недостаткам, которых можно было избежать. Обе эти несовершенные конструкции торпед были приняты на вооружение флота в период между Первой и Второй мировыми войнами. В Первую мировую войну таких дефектов в торпедах не имелось; торпеды были надежными.

В период между войнами не было недостатка в денежных средствах. Об этом свидетельствует создание дорогостоящих усовершенствований в артиллерии, например приборов управления огнем, стабилизирующих устройств и других.

Короче говоря, в деле развития, совершенствования и испытания торпед были допущены серьезные промахи. Одной из причин этого явилось то, что экспериментальный институт торпедного оружия, являясь учреждением военно-морских сил, сам занимался совершенствованием торпед. Он конструировал торпеду, производил пробные стрельбы и решал, годится ли она для флота. Я считаю такую организацию неверной. Вооруженные силы должны давать заказ на оружие, которое нужно им для ведения войны, частным фирмам, а не создавать его сами. Лучшие образцы, полученные в результате промышленной конкуренции, вооруженные силы должны тщательно испытывать, по возможности в боевых условиях, и принимать их только тогда, когда они будут отвечать всем требованиям. Торпеда в этом отношении является исключением, ибо нельзя доверить частной промышленности проведение опытных стрельб торпедами в открытом море. Однако не следует и сосредоточивать в одних руках совершенствование конструкции, испытание и принятие решения о годности торпеды для флота.

Другим психологическим фактором, повлиявшим на недостаточно полные испытания торпед в условиях мирного времени, являлся некритичный подход экспериментального института торпедного оружия к своей работе. Ведь во время испытаний торпед в мирное время уже наблюдались явления, над которыми институт должен был задуматься. И в мирное время многие опытные моряки высказывались по поводу недостаточной боевой пригодности торпеды. Однако конструкторы продолжали отстаивать свою точку зрения, уверяя, что торпеды работают безотказно.

Я считаю неправильным положение, когда офицер, руководящий техническим совершенствованием и испытанием торпед, обладает только техническими познаниями. Такой офицер должен иметь боевой опыт в использовании того или иного оружия, подлежащего совершенствованию, точно знать, что требуется флоту в боевом и техническом отношениях, и ясно представлять, какие требования предъявят к этому оружию на флоте. Хорошая морская и тактическая выучка и соответствующие способности для него важнее, чем особые технические знания или специальная инженерная подготовка. Ими должен обладать конструктор, который сотрудничает с этим офицером. Только в этом случае мы достигнем желаемых результатов. Занятие командных постов в технических центрах офицерами-специалистами, обладающими инженерными познаниями, может даже принести вред. Так как один человек редко обладает и оперативно-тактическим и техническим дарами, военная сторона часто несет ущерб. Это относится и к совершенствованию оружия, и к строительству кораблей, и к их вооружению. Морской офицер, занимающийся техническим совершенствованием и конструированием, должен обладать, по меткому определению англичан, «sea-going qualities»[1]. В противном случае технический специалист перевесит в нем военного моряка.

Торпедное оружие за период между двумя мировыми войнами в целом было улучшено. Небольшой воздушный пузырь, образующийся при выстреле торпедой, ликвидировали. На вооружение поступила бесследная электрическая торпеда, идея создания которой зародилась еще в 1918 году. Прочие же попытки совершенствования торпед оказались безуспешными, что выявилось уже в начале войны.

---

[1] Мореходными качествами (*англ.*).

Из-за дефектов торпед, находившихся на вооружении подводных лодок, в ходе Второй мировой войны была упущена не одна крупная цель (например, 17 сентября 1939 года английский авианосец «Арк-Ройял» и 30 ноября 1939 года английский линейный корабль «Нельсон»). Из-за преждевременных взрывов торпед были обнаружены и уничтожены подводные лодки U-39 и U-27. Именно серьезность последствий неудовлетворительного качества торпед заставила меня так подробно остановиться на этом вопросе.

8. ПЕРВАЯ ФАЗА БИТВЫ ЗА АТЛАНТИКУ[1]

(Июль–октябрь 1940 года)

После напряженных боевых действий в период норвежской операции большинство подводных лодок должно было одновременно стать на ремонт. Это вызвало перегрузку верфей и слишком длительную стоянку подводных лодок на ремонте. Поэтому борьба с участием большого числа подводных лодок разгорелась только в начале июня. Главное командование ВМС приказало обеспечить в Атлантике максимальную активность подводных лодок.

Мы покинули Атлантику почти три месяца назад, чтобы сосредоточить подводные лодки в норвежских водах. Поэтому командование подводных сил не располагало надежными данными о противнике, действующем в Атлантическом океане. Не изменились ли маршруты торгового судоходства? Ходят ли еще в прибрежных водах одиночные суда или все они сведены в конвои? Каков состав охранения судов в конвоях? Входят ли самолеты в состав охранения? Как далеко на запад может сопровождать охранение конвои и где они расформировываются? В каком районе суда, идущие в Англию, передаются английскому охранению? Какими курсами следуют конвои? Ходят ли они, как и раньше, южнее Ирландии, используя проливы Сент-Джордж и Ла-Манш, или севернее Ирландии, через пролив Норт-Ченнел? Насколько усовершенствовалась за это время противолодочная оборона англичан? Входят ли корабли про-

---

[1] Термин «битва за Атлантику», употребляемый английскими, американскими историками, а за ними авторами и других западноевропейских стран, в том числе и Деницем, имеет целью преувеличить значение действий германских подводных лодок и борьбы с ними во время Второй мировой войны. В данном случае дело не только в узости профессионального мышления автора, для которого действия подчиненных ему сил заслоняют значительно более важные события минувшей войны, а главное – в стремлении принизить значение борьбы на советско-германском фронте, послужившем ареной решающих сражений, которые привели к полному разгрому гитлеровской Германии. – *Прим. ред.*

тиволодочной обороны только в состав охранения конвоев или имеются особые противолодочные поисково-ударные группы? Как далеко в Атлантику проникает воздушное охранение противника?

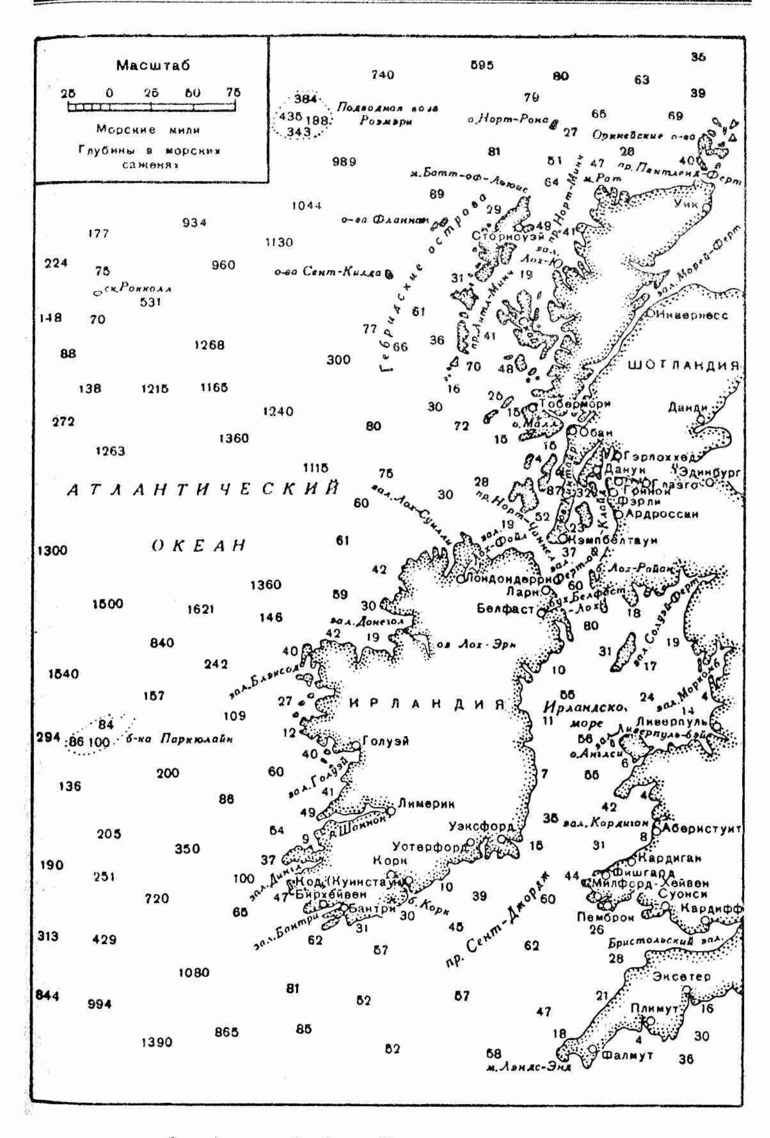
У меня к этой неясности обстановки в районе предстоящих действий прибавилась еще неуверенность в эффективности торпедного оружия. Беспокоил также вопрос: сумели ли экипажи подводных лодок окончательно преодолеть подавленность, вызванную неудачами, постигшими их во время норвежской операции? Хотя и существовала уверенность, что экипажи смело отправятся в бой, тем не менее хотелось как можно быстрее вселить в них веру в боевую мощь подводного оружия.

Было очень важно добиться первого большого успеха. 15 мая U-37 первой вышла в Атлантику. На борту у нее были торпеды с усовершенствованным к тому времени ударным взрывателем. Мы надеялись, что число отказов магнитного взрывателя в «магнитных зонах» Атлантики составит незначительный процент к случаям, имевшим место в северной зоне Норвегии.

Еще не зная об изменениях, происшедших в направлении движения транспортов, я выслал U-37 в район севернее мыса Финистерре. Раньше этот район был очень оживленным и благоприятным для борьбы против торгового судоходства.

Вскоре командир U-37 донес, что из пяти выпущенных торпед с магнитными взрывателями две взорвались преждевременно, а две, по-видимому, вообще не взорвались. Начало было довольно неприятное. Я окончательно пришел к убеждению, что магнитный взрыватель негоден для боевого использования. И отныне для меня не имели никакого значения новые объяснения или предположения о причинах отказа магнитного взрывателя. Больше нельзя было навязывать подводникам эти негодные торпеды. И я запретил применять магнитные взрыватели. Теперь стрельба производилась только торпедами с ударным взрывателем. Начатая работа по их усовершенствованию оказалась многообещающей. По-моему, лучше иметь менее эффективные, но зато безотказные торпеды. Как показали последующие атаки и постепенно накапливаемые наблюдения в отношении причин отказов магнитных взрывателей, это решение было правильным.

9 июня 1940 года U-37 после действий в Атлантике вернулась в Вильгельмсхафен. За 26 ходовых суток она потопила в назначенном ей районе боевых действий свыше 43 000 рег.-бр. тонн торгового тоннажа. Выход из тупика был найден. Вновь была доказана боевая мощь подводой лодки. Моя точка зрения



Западные подходы к Британским островам

оказалась правильной. Понятны чувства, которые я испытывал к командиру U-37: ведь очень многое зависело от удачи его действий. Остальные подводные лодки вышли в море, надеясь также возвратиться с победой. Психологически норвежскую неудачу удалось преодолеть.

Началась первая фаза военных действий в Атлантике. Она оказалась особенно успешной.

Выяснилось, что для борьбы против торгового судоходства сложилась благоприятная обстановка. Норвежская операция и оборона Ла-Манша потребовали переброски в эти районы английских военно-морских и военно-воздушных сил. Наши подводные лодки часто встречали одиночные транспорты. Конвои охранялись слабо. Иногда они не имели авиационного прикрытия. Основным узлом морских сообщений в июне 1940 года все еще были западные подходы к Ла-Маншу. Когда благополучный исход начатого 10 мая похода на Францию сделал нас обладателями побережья Бискайского залива и французского побережья Ла-Манша, Англия перенесла морские коммуникации из района южнее Ирландии в пролив Норт-Чаннел, севернее Ирландии. Однако ожидаемого изменения маршрутов движения конвоев в этом районе не последовало. По-видимому, у английских конвоев не хватало сил и времени для обходных маневров.

Конвои проходили в основном на широте скалы Роколл.

Основные маршруты движения конвоев выявлялись по мере изучения подводными лодками характера судоходства. Я постоянно следил за тем, чтобы все изменения маршрутов движения конвоев противника обнаруживались своевременно. Если в течение двух суток я не получал от подводных лодок данных об обнаруженных судах, то принимал решение о переразвертывании лодок. При тех больших перспективах на успех, которые вырисовывались все яснее, мне хотелось, чтобы для подводных лодок, находившихся на позициях в Атлантике, ни один день не проходил без успеха. Я старался увеличивать коэффициент полезного действия подводных лодок, то есть среднюю цифру потопленных кораблей, приходящихся на каждую подводную лодку и на каждые сутки нахождения их в море.

Отсутствие точных данных об обстановке – характерная особенность войны. Поэтому не всегда существовала уверенность, что переразвертывание подводных лодок производится правильно. Только успех мог подтвердить целесообразность изменений позиций подводных лодок.

Теперь известны те меры, которые принял противник против немецких подводных лодок, действовавших в районах западнее Англии и Ирландии[1]. Идущие из Англии конвои в период с мая по октябрь 1940 года вначале сопровождались только до 12°, а впоследствии – до 19° западной долготы. Приблизительно на этих же самых долготах освободившиеся корабли охранения принимали для сопровождения транспорты, следовавшие в Англию. Конвои, идущие из США, имели в охранении канадские эскадренные миноносцы, которые следовали с ними от портов выхода на протяжении 400 миль в глубь Атлантического океана. Оставшуюся часть перехода через просторы Атлантики группы транспортов нередко преодолевали под охраной только одного вспомогательного крейсера.

С целью усиления охранения транспортов английское правительство прибегло к сильнодействующим мерам. 8 мая 1940 года Англия оккупировала Исландию, чтобы получить военно-морские и авиационные базы, необходимые для сил, осуществляющих охранение атлантических конвоев[2]. Летом 1940 года Англия получила от США 50 эскадренных миноносцев, отдав взамен пять колоний в Вест-Индии и предоставив в распоряжение США военно-морские и авиационные базы в английском Ньюфаундленде, на Бермудских островах и в Британской Гвиане[3].

Все эти мероприятия английского правительства свидетельствовали о том, что оборонительные меры в борьбе против немецких подводных лодок казались Англии все еще недостаточными. Не принесли существенного улучшения и такие меры английского адмиралтейства, как частичный перенос коммуникаций в новые районы и изменение курсов следования конвоев. По английским данным, «противник быстро обнаруживал новые коммуникации, которыми пользовались наши корабли»[4].

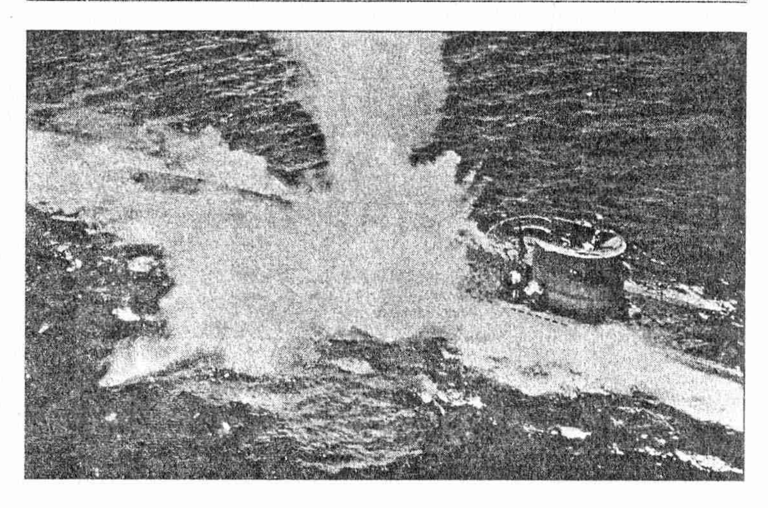
---

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 343.

[2] Другие источники называют датой оккупации Исландии 10 мая 1940 года. В июле 1941 года английские войска были заменены американскими. Оккупация Исландии под видом соглашения с ее правительством об обороне страны войсками США продолжается и в настоящее время. – *Прим. ред.*

[3] Обмен американских кораблей на английские базы в целом отвечал интересам ведения войны против гитлеровской Германии. В то же время он свидетельствовал о стремлении США использовать затруднительное положение, в котором оказалась Англия в 1940 году, для получения от нее уступок, ослабляющих английские позиции в Западном полушарии и усиливающих американские. Соглашение нанесло удар по мировым позициям Великобритании. – *Прим. ред.*

[4] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 349.



Немецкая подводная лодка, атакованная самолетом морской авиации

Значит, частое переразвертывание подводных лодок, о котором мы уже говорили, в основном было целесообразным.

С возобновлением боевых действий в Атлантике в июне 1940 года я стремился как можно скорее перейти к действиям против конвоев большим числом подводных лодок, сведенных в группы или «стаи». Мы возлагали на этот метод большие надежды. Однако при наличии небольшого числа подводных лодок обнаружение конвоев оказалось делом нелегким. На первых порах, даже после оккупации Франции, я не имел в своем распоряжении воздушной разведки. Поэтому всем подводным лодкам был отдан постоянно действующий приказ – немедленно доносить о всех конвоях, против которых в данной обстановке могли бы действовать и другие подводные лодки. Я получал данные о движении конвоев противника от командования военно-морских сил, которое черпало эту информацию из дешифрованных радиограмм противника. Но не всегда удавалось своевременно дешифровать эти радиограммы, так как многое зависело от возможностей соответствующей службы. В большинстве случаев радиограммы содержали данные о местах встречи караванов с ожидавшими их кораблями охранения. Используя содержавшиеся в донесениях сведения, я сосредоточивал в тех или иных районах несколько подводных лодок.

Две такие попытки в июне и одна в августе не имели успеха, так как противник, по-видимому, перенес точки встречи транспортов с кораблями охранения, о чем мы не смогли узнать своевременно. Во время поиска конвоя в августе мы с опозданием на сутки узнали, что точка встречи перенесена на 50 миль. Развернутым на позициях ожидания подводным лодкам пришлось догонять конвой. Из-за плохой видимости и сильного волнения моря только одна лодка обнаружила и догнала конвой. Ей удалось потопить одно судно.

В сентябре дешифровальная служба за четыре дня до срока установила место встречи следовавшего из Северной Америки конвоя с кораблями охранения, высланными из Англии. Четырем подводным лодкам был отдан приказ найти конвой в Атлантике на меридиане 19°50' западной долготы. Лодка, занимавшая позицию на северо-восточном фланге, обнаружила его в указанное время. Однако и на этот раз погода нарушила наши планы. И все же, несмотря на восьмибалльный ветер и сильное волнение, подводным лодкам 10 сентября 1940 года удалось потопить пять судов. При этом подводная лодка U-47 расстреляла все торпеды, кроме одной. Поэтому именно этой лодке был отдан приказ нести в дальнейшем метеослужбу и два раза в сутки передавать метеосводки из района западнее 23° западной долготы[1]. Эти данные были необходимы немецкой бомбардировочной авиации, совершавшей налеты на Англию. 20 сентября на U-47, которая передавала метеосводки, «наткнулся» идущий из США конвой[2]. Это было тем более странно, потому что соответствующая английская служба имела возможность два раза в сутки пеленговать передачу метеосводок лодкой U-47 и определить ее место. Однако из-за большого расстояния англичане, по-видимому, не смогли достаточно точно определить место подводной лодки, чтобы на основании этих данных изменить курс приближавшегося к ней конвоя. И U-47, поддерживая контакт с конвоем, неотступно следовала за ним. Командование подводных сил выслало для действий против конвоя еще пять лодок. В ночь с 21 на 22 сентября подводные лодки начали атаку конвоя, состоявшего из тяжело нагружен-

[1] Примерно 600 миль от западного побережья Англии.

[2] Конвой имел условное обозначение «НХ-72». Конвои «НХ» формировались из быстроходных судов, доставлявших наиболее ценные грузы. Портом формирования этих конвоев являлся Галифакс (полуостров Новая Шотландия).

5 Зак. 506

ных судов. По данным британского адмиралтейства, они потопили 11 судов и одно повредили. На успехе действий против конвоя отрицательно сказалось то обстоятельство, что подводные лодки имели мало торпед. И все же результаты этой ночной атаки были внушительными. В «Журнале боевых действий штаба подводных сил» было записано: «Последние двое суток подтвердили правильность разработанных еще в мирное время принципов использования радио в условиях соприкосновения с противником и групповых действий подводных лодок против конвоев»[1].

В середине октября последовали новые атаки конвоев. Командир U-48 в ночь с 16 на 17 октября в районе северо-западнее банки Роколл, где он находился на позиции, установил контакт с конвоем, следовавшим в Англию. В преследование конвоя, о котором донесла U-48, включилось еще пять подводных лодок, находившихся на позициях восточнее и севернее банки Роколл. Это были U-46, U-99, U-100, U-101 и U-123. Однако U-48, подвергшись атаке глубинными бомбами, потеряла контакт с конвоем. Чтобы восстановить его, лодки развернулись в завесу перпендикулярно предполагаемому курсу движения конвоя. Эту завесу пришлось развертывать намного восточнее последнего местонахождения конвоя, так как подводным лодкам требовалось время на переразвертывание. Кроме того, завесу следовало развернуть с таким расчетом, чтобы подводные лодки наверняка оказались впереди конвоя, что обеспечило бы встречу с ним в светлое время суток. Лодки должны были занять позиции к утру 18 октября. Этот маневр принес успех. Во второй половине дня 18 октября конвой вошел в район завесы. Ночью подводные лодки атаковали конвой из надводного положения и потопили 17 судов. Это был тяжело нагруженный конвой «SC-7», следовавший из Сиднея в Новой Шотландии (Канада) в Англию[2].

Утром 19 октября подводные лодки U-99[3], U-101 и U-123 легли на обратный курс, так как расстреляли все торпеды. В это же утро U-47, следовавшая в свой операционный район, обнаружила западнее банки Роколл еще один конвой, идущий в Англию. Атаковать этот конвой могли только U-46, U-48 и

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 22 сентября 1940 года.

[2] *Roskill S. W.* Vol. I, p.350.

[3] Видимо, U-39. В немецком оригинале опечатка. Подводная лодка U-99 в атаке этого конвоя не участвовала. – *Прим. ред.*

U-100, находившиеся поблизости. Приказ об атаке конвоя получили также лодки U-38 и U-28. Однако им поставили условие: своевременно прибыть в указанный район атаки. В ночь с 19 на 20 октября все лодки, кроме U-28, которая находилась слишком далеко, атаковали этот конвой и потопили 14 судов[1].

В ту же ночь подводные лодки встретили следовавший из Англии конвой «НХ-79А» и потопили семь судов.

Итак, в течение трех суток восемь подводных лодок главным образом путем совместных ночных атак потопили из состава трех конвоев 38 судов. Подводные лодки потерь не понесли. Действия этих лодок позволили сделать следующие выводы, которые были внесены в «Журнал боевых действий штаба подводных сил»:

«1. Проведенные атаки доказали правильность принципа, положенного в 1935 году в основу тактики подводных лодок и боевой подготовки. Суть его состоит в том, что сосредоточению судов в конвоях должны быть противопоставлены групповые действия подводных лодок, которые стали возможны благодаря развитию средств связи в период между двумя войнами.

2. Подобные атаки под силу только командирам и экипажам, имеющим основательную специальную подготовку. Отсюда вытекает необходимость обширной и длительной боевой подготовки, которая должна проходить в море. Эта подготовка была бы невозможна, если бы мы не имели в своем распоряжении Балтийского моря, свободного от воздействия противника.

3. Групповые действия возможны только при наличии требуемого числа подводных лодок в операционной зоне. За истекший период войны очень редко удавалось добиться необходимого числа подводных лодок.

4. Возможность проведения таких действий будет возникать тем чаще, чем большее число подводных лодок будет действовать в данном районе, то есть чем больше глаз будет занято поиском конвоев.

5. Кроме того, наличие большого числа подводных лодок позволит не обнажать пути подвоза в Англию после подобных действий, как это произошло после атаки конвоя «SC-7», когда почти все лодки, израсходовав торпеды, вынуждены были возвращаться в базы для пополнения запаса торпед.

6. Не всегда можно ждать успеха, подобного тому, который мы достигли. Иногда туман, сильное волнение и другие причины могут свести все шансы на нет.

---

[1] Речь идет о быстроходном конвое «НХ-79», следовавшем из Галифакса.

Однако решающим фактором в достижении успеха всегда является опыт командира»[1].

Надо думать, что эти положения достаточно ясно освещают проблемы борьбы с конвоями.

Мне хотелось бы остановиться на последнем тезисе:

«Решающим фактором в достижении успеха всегда является опыт командира». Приведем выдержки из «Журнала боевых действий» подводной лодки U-39, касающиеся атаки конвоя в ночь с 18 на 19 октября:

«18 октября 1940 года. 23.30. Атакую правый фланг предпоследнего звена конвоя. Выстрел из носового торпедного аппарата по тяжелому транспорту. Поскольку он идет зигзагом, торпеда проходит мимо его форштевня; пройдя 1740 метров, попадает в соседнее, еще более крупное судно тоннажем около 7000 тонн и взрывается под фок-мачтой. Судно уходит носом в воду, так как, по-видимому, затоплены два трюма. 23.55. Выстрел из носового торпедного аппарата по транспорту водоизмещением около 6000 тонн с дистанции 7500 метров. Попадание в районе фок-мачты. Вслед за взрывом торпеды раздается еще один взрыв, сопровождаемый столбом пламени и облаком дыма высотой около 200 метров. Носовая часть судна до мостика уничтожена. Остатки горят зеленоватым пламенем.

19 октября 1940 года. 00.15. К судну подходят три эскадренных миноносца и производят поиск, следуя строем фронта. Ухожу самым полным ходом в юго-западном направлении и вскоре вновь устанавливаю контакт с конвоем. Слышу взрывы торпед других подводных лодок. Эскадренные миноносцы мечутся и для собственного успокоения все время выпускают осветительные снаряды, которые, однако, мало помогают, так как ночь лунная. Начинаю атаку конвоя с хвостового судна. 01.38. Выстрел из носового торпедного аппарата по большому, тяжело нагруженному транспорту, в 6000 тонн, дистанция 945 метров. Попадание в районе фок-мачты. Судно тонет сразу же после взрыва. 01.55. Выстрел из носового торпедного аппарата по ближайшему судну водоизмещением 7000 тонн, дистанция 975 метров. Попадание в районе фок-мачты. Судно затонуло в течение 40 секунд».

В период с мая по октябрь 1940 года включительно немецкими подводными лодками было потоплено 287 кораблей

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 20 октября 1940 года.

общим тоннажем 1 450 878 рег.-бр. тонн[1]. Самым «урожайным» оказался октябрь: он принес нам 63 потопленных корабля (35 240 рег.-бр. тонн). Этот успех объясняется применением против конвоев тактики «волчьей стаи».

Согласно данным английской статистики, в сентябре 70 процентов английских судов было потоплено подводными лодками, производившими ночные атаки из надводного положения[2]. Эта же цифра характеризует и октябрь 1940 года с его ночными боями против конвоев. Ночные удары наносились по самому уязвимому месту обороны противника[3].

Помимо этих судов были потоплены британские вспомогательные крейсера «Андания», «Каринтиа», «Данвеген Касл», «Скотстаун», «Трансильвания» общим водоизмещением 49 234 тонны, а также эскадренный миноносец «Уэрлуинд».

Коэффициент полезного действия подводных лодок в этот период был очень высок. Тоннаж потопленных торговых судов составлял в июне 514 рег.-бр. тонн на каждую лодку за ходовые сутки, в июле – 593, в августе – 664, в сентябре – 758 и в октябре, который был месяцем боев с конвоями, -- 920 рег.-бр. тонн[4].

За этот же период в Атлантике было потеряно шесть немецких подводных лодок. В их числе U-32, потопившая 28 октября судно «Эмпресс оф Бритн» (42 000 рег.-бр. тонн), на котором из-за бомбардировки немецкой авиацией вспыхнул пожар.

В целом потери подводных лодок по сравнению с потерями противника были незначительными.

Возникает вопрос: с помощью какого числа подводных лодок были достигнуты эти успехи?

До сентября 1940 года, то есть в течение первого года войны, численный состав подводных лодок изменился следующим образом. К началу первого года войны мы имели в общей сложности 57 подводных лодок. В том же году вступили в строй еще 28 новых подводных лодок. За этот же период в ходе боевых действий погибло 28 лодок. Итак, к 1 сентября 1940 года мы имели столько же подводных лодок, сколько их было у нас в начале войны, то есть 57.

Из этих 57 лодок только 39 использовались для ведения боевых действий.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 615, 616.

[2] Ibid., p. 350.

[3] Ibid.

[4] Подсчитано на основании английских данных.

До июля 1940 года из этого числа лодок одновременно в море находилось в среднем 12 лодок. Если учесть, что половину времени действующая подводная лодка тратит на переход в район боевых действий и обратно в базу, то получится, что до июля 1940 года на коммуникациях действовало всего шесть подводных лодок. Они-то и вели войну против Англии.

На 1 сентября 1939 года мы имели 39 действующих подводных лодок, а на 1 сентября 1940 года их осталось только 27. Это произошло по двум причинам. Первая состояла в том, что на 1 сентября 1940 года отрабатывало задачи боевой подготовки и проходило ходовые испытания большее число лодок, чем на 1 сентября 1939 года. Второй и основной причиной явилось использование большого числа подводных лодок в учебных целях. После норвежской операции число откомандированных подводных лодок увеличилось. Это сделали в целях практического обучения в Балтийском море экипажей новых подводных лодок, введение в строй которых должно было начаться с зимы 1941 года.

Несмотря на эти обстоятельства, высокий процент потопленных судов противника, приходившихся на каждую подводную лодку в период с июля по октябрь 1940 года, по сравнению с первыми месяцами войны, помимо благоприятной обстановки объясняется использованием новой базы Лориан на побережье Бискайского залива.

Командование подводными силами с неослабным вниманием следило за продвижением германской армии по территории Франции, которое началось в мае 1940 года. Победа над Францией означала получение на побережье Бискайского залива и Ла-Манша опорных баз для ведения войны против Англии. Она принесла нам улучшение стратегически невыгодного до этого географического положения. Эта победа позволила нам выйти из наших «задворок», то есть из юго-восточного угла Северного моря. Она означала выход в Атлантический океан, где решалась судьба военных действий на море против Англии. Одновременно устранялась опасность преграждения немецким подводным лодкам выхода в Атлантику, что Англия могла сделать в широких масштабах в мелких водах Северного моря. Значительно сокращались пути подхода к главным английским коммуникациям. Получали возможность действовать в Атлантическом океане малые подводные лодки водоизмещением 250 тонн. Помимо всего этого, в наших руках оказывались дополнительные ремонтные верфи, что позволяло в какой-то сте-

пени освободить отечественные верфи от ремонта боевых подводных лодок и занять их строительством новых лодок. В целом оккупация побережья Бискайского залива имела чрезвычайно большое значение для ведения подводной войны. Теперь перед германскими военно-морскими силами стояла только одна задача: как можно быстрее и с применением всех существующих средств использовать это серьезное улучшение нашего стратегического положения на море для усиления войны против Англии. В действиях против Франции подводные лодки не могли принять участия. Сильно охраняемые транспорты между Англией и Францией проходили в Ла-Манше под защитой фланкирующих минных заграждений. Попытка U-13 атаковать эти транспорты кончилась гибелью лодки.

В мае–июне стал намечаться захват Северной Франции, и командование подводных сил распорядилось приготовить специальный железнодорожный состав для доставки в порты Бискайского залива торпед и личного состава, а также необходимой материальной части для снабжения немецких подводных лодок. В начале июня во Францию выслали группу офицеров штаба подводных сил для обследования портов на побережье Бискайского залива и выяснения возможностей использования их в качестве баз для подводных лодок. Я не сомневался, что в случае перемещения баз подводных лодок на западное побережье Франции туда же передислоцируется и командование подводных сил. Для меня прежде всего было важно постоянно поддерживать тесный контакт с личным составом, и особенно с командирами подводных лодок, что в противном случае осложнилось бы из-за разделявших нас больших расстояний. Важно было находиться вместе с действующими подводными лодками. Возникающий в связи с этим отрыв от штаба руководства войной на море в Берлине и от учебных баз следовало компенсировать улучшением связи. Пребывание на побережье Бискайского залива было важным еще и потому, что я рассчитывал организовать взаимодействие с авиацией.

Чтобы окончательно решить этот вопрос, я выехал 23 июня 1940 года на побережье Бискайского залива. Я рассчитывал в ходе поездки урегулировать все вопросы, связанные с использованием портов на побережье Бискайского залива для базирования подводных лодок. Представлялась целесообразной такая последовательность:

«1. Использовать базы для снабжения подводных лодок топливом, продовольствием и водой.

2. Обеспечить возможность проведения мелкого ремонта подводных лодок.

3. По подготовке баз передислоцировать в данный район свой командный пункт.

4. Обеспечить полный осмотр и ремонт подводных лодок»[1].

В соответствии с этим планом начались работы по превращению портов на побережье Бискайского залива в базы для подводных лодок. Уже 7 июля первая подводная лодка U-30 прибыла из Атлантики в Лориан для приема топлива и пополнения запасов торпед. Ко 2 августа верфь в порту Лориан была полностью оборудована для ремонта подводных лодок. С этого времени подводные лодки, возвращаясь после боевых действий в Атлантике, шли для ремонта и заправки не в Германию, а к бискайскому побережью Франции. 29 августа я временно перенес штаб подводных сил из Зенгвардена, лежащего неподалеку от Вильгельмсхафена, в Париж – в ожидании окончания работ по оборудованию средствами связи командного пункта в Керневеле, близ Лориана, то есть непосредственно на бискайском побережье.

Вскоре преимущества базирования лодок на побережье Бискайского залива стали особенно ощутимыми: ремонтная верфь Лориана имела большую производственную мощность, чем перегруженные немецкие верфи. Если в период с сентября 1939 года по июль 1940 года на одну лодку, действовавшую на коммуникациях, приходилось 2,35 имевшихся в наличии боевых подводных лодок, то с июля 1940 года по июль 1941 года указанная цифра упала до 1,84. Это свидетельствовало о более эффективном использовании подводных лодок. Таким образом, теперь из общего числа боевых подводных лодок в непосредственной борьбе с противником принимало участие большее число лодок, чем прежде. Кроме того, теперь подводным лодкам требовалось меньше времени для перехода в район боевых действий и для возвращения в базу.

До июля 1940 года подводные лодки, чтобы попасть в Атлантику, должны были пройти путь в 450 миль из Северного моря вокруг Северной Англии. Теперь же на каждом походе мы экономили целую неделю времени, которое лодки проводили на коммуникациях. Благодаря этому увеличивалось число лодок, действовавших против Англии.

---

[1] Сов. секретный документ командующего подводными силами № 1049 от 2 июля 1940 года.

Использование баз на атлантическом побережье Франции явилось причиной того, что, несмотря на уменьшающуюся абсолютную цифру боевых подводных лодок, число лодок, находившихся в районе боевых действий, поднялось до восьми–девяти, а их успехи по сравнению с первыми месяцами войны не ухудшились, а, наоборот, улучшились.

Нетрудно представить, каких результатов можно было добиться, если бы в этот период мы имели больше подводных кораблей. Наряду с прямым ростом тоннажа потопленных судов, приходившихся на каждую подводную лодку, наличие большего числа лодок в море имело бы и косвенные положительные последствия. Оно означало бы большие возможности обнаружения конвоев и сократило бы время нахождения подводных лодок на позициях. А это способствовало бы увеличению числа потопленных кораблей, приходящихся на каждую подводную лодку и каждый ходовой день.

Однако летом 1940 года еще нельзя было рассчитывать на увеличение числа боевых подводных лодок. К этому времени их число не достигло даже минимума. Как уже говорилось, это положение наступило только в феврале 1941 года, когда мы имели 22 боевые подводные лодки. Летом 1940 года меня неоднократно пытались убедить в необходимости прекратить подготовку личного состава для новых подводных лодок, а освободившиеся учебные подводные лодки выслать в море, чтобы использовать сложившуюся в данный период благоприятную обстановку.

Мне казалось, что эта мера не даст положительных результатов. Она имела бы смысл только в том случае, если бы с помощью этих в своем большинстве малых подводных лодок удалось увеличить потери английского торгового флота настолько, что Англии пришлось бы просить мира. С моей точки зрения, это было абсолютно невозможным. Как и прежде, я считал, что Англию можно заставить заключить мир только при условии значительного увеличения ее ежемесячных потерь в тоннаже, а для этого необходимо резко увеличить число подводных лодок, чего мы требовали еще в мирное время. По нашему мнению, создание в максимально сжатые сроки мощного подводного флота являлось важнейшей задачей военно-морских сил. Неотъемлемая часть этой задачи – своевременная подготовка подводников, из которых в дальнейшем должны были комплектоваться экипажи новых подводных лодок. Поэтому не могло быть и речи об отправке учебных подводных лодок в

боевые походы. Наоборот, надо было иметь в виду, что и в дальнейшем придется отзывать боевые подводные лодки в учебные соединения.

Летом 1940 года я по-прежнему считал, что война будет длительной. Когда проходившие боевую подготовку молодые командиры подводных лодок опасались, что не попадут в действующий флот, так как война может скоро кончиться, я отвечал им: «Только не торопитесь! Война еще успеет вам надоесть. Не забывайте, что мы воюем против сильнейшей морской державы мира».

Заявление английского правительства от 18 июня 1940 года, в котором высказывалось намерение продолжать войну при любых обстоятельствах, расценивалось как закон. Нам не оставалось ничего другого, как продолжать войну против крупнейшей морской державы. Причем вести ее следовало таким образом, чтобы заставить эту державу в конце концов пойти на переговоры о мире.

Быстрее всего этого можно было достигнуть путем оккупации Англии, то есть вторжения на Британские острова. Летом 1940 года немецкие вооруженные силы готовились к операции, получившей условное название «Морской лев» («Seelowe»)[1].

---

[1] В плане «операции Морской лев» указывалось, что ее цель состоит в том, чтобы «устранить британскую метрополию как базу для продолжения войны против Германии и, если потребуется, полностью оккупировать ее». Предпосылкой успешного проведения операции считалось уничтожение английской авиации, для чего планировались воздушные налеты на английские аэродромы. Одновременно предусматривались удары по предприятиям военной промышленности Англии. Германская авиация начала действовать по этим объектам с июля 1940 года, а собственно вторжение планировалось на сентябрь того же года. Однако вторжение в Англию в сентябре не состоялось, в октябре германское командование перенесло операцию на весну – лето 1941 года, а затем и вообще отменило.

Как известно, это вторжение не могло принести Германии решающего успеха, так как главным препятствием в ее стремлении к мировому господству был Советский Союз. Руководство Германии опасалось дальнейшего укрепления СССР и не только спешило с нападением на него, но и стремилось сохранить для войны против Советского государства как можно больше сил. Они считали нецелесообразным растрачивать хотя бы часть этих сил на Англию. В то же время они были убеждены в том, что преждевременное (до запланированной ими победы над Советским Союзом) поражение Англии пойдет на пользу прежде всего Японии и США, а не самой Германии. В случае же победы Германии над СССР судьба Англии оказалась бы предрешенной. – *Прим. ред.*

В этой десантной операции должны были участвовать и наши подводные лодки, включая все учебные. Я не верил в удачу планируемой операции. Мне представлялось правильным мнение главнокомандующего военно-морских сил, высказанное им Гитлеру: успешное осуществление этой операции возможно только при условии абсолютного господства германской авиации в воздухе над Ла-Маншем. Но для успеха десантной операции необходимо было также наше господство на море в районе пролива. Ведь речь шла не об однократной переброске войск, а об их поддержке путем снабжения всеми видами боевого довольствия, а также путем перевозки пополнения и резервов в течение неопределенно долгого времени. Мы же не имели господства ни в воздухе, ни на море и не были в состоянии добиться его. В тогдашней обстановке мне казалась правильной занятая штабом руководства войной на море отрицательная позиция в отношении вторжения. С согласия военно-морского командования и в период подготовки вторжения подводные лодки продолжали в широких масштабах вести бои в Атлантике. Не прекращалась и подготовка в Германии новых экипажей для подводных лодок. 5 сентября 1940 года об этом доложили главнокомандующему военно-морских сил. Он одобрил эти действия, однако оставил за собой право в случае необходимости установить время, когда потребуется прекратить боевую подготовку экипажей лодок в Германии, чтобы использовать и учебные подводные лодки для участия в операции по вторжению[1].

Средством стратегического воздействия на Англию могло бы явиться и завоевание района Средиземного моря державами оси и вытеснение Англии с Ближнего Востока. Это имело бы для Англии тяжелые последствия и значительно укрепило бы наши позиции в Европе, обезопасив их с юга. Хотя потеря позиций в Средиземном море и связанная с ней потеря позиций на Ближнем Востоке явились бы для Англии весьма чувствительным ударом, однако, как это имело место при потере французского союзника, удар этот был бы только косвенным, ибо он не коснулся бы решающим образом безопасности метрополии на Британских островах и ведущих к ней жизненно важных коммуникаций. Успеха на Средиземном море нельзя было достигнуть силами одних итальянских союзников, без помощи Германии. Потребовалось бы участие в данном районе немецких военно-морских сил.

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 5 сентября 1940 года.

Эти силы можно было снять только с Атлантического театра военных действий, где их и без того явно не хватало для борьбы с сильнейшей морской державой. Военно-морское командование должно было иметь все это в виду при планировании действий в бассейне Средиземного моря и при составлении соответствующих рекомендаций правительству.

Только третий путь мог заставить Англию заключить мир – борьба против ее морских сообщений. Это явилось бы ударом по самой Англии. От морских коммуникаций зависела жизнь английской нации. От них всецело зависела стратегия Англии. Английская политика вынуждена была бы немедленно реагировать на серьезную угрозу этим коммуникациям. В результате победы над Францией мы оказались в самом благоприятном стратегическом положении по отношению к Англии. Вот тут-то и надо было всеми возможными способами использовать это выгодное стратегическое положение и направить все военные усилия Германии на решение главной задачи – на ведение войны против Англии на море.

Мы понимали, что уничтожение судового состава противника – долгий путь. В 1940 году английские и американские верфи могли ежемесячно строить суда общим водоизмещением 200 000 рег.-бр. тонн. В последующие годы следовало ожидать постепенного увеличения этой цифры. Ведь потребность противника в тоннаже должна была все время значительно возрастать. Англия могла активизировать и развертывать боевые действия, только имея необходимый тоннаж. И наша задача заключалась в немедленном уничтожении этого тоннажа, для чего мы должны были создать соответственно сильный подводный флот, являющийся главным средством в ведении войны против торгового судоходства. Такова была моя точка зрения. В октябре 1940 года восемь немецких подводных лодок потопили 63 судна общим тоннажем 352 407 рег.-бр. тонн, что явилось для Англии тяжелой потерей: резко сократился общий тоннаж английского флота. Но, как уже говорилось, для достижения решающих успехов в войне против Англии требовалось не восемь, а сто подводных лодок, действующих одновременно. Нужно было как можно скорее вступить в битву за Атлантику крупными силами подводных лодок. Теперь уже известно, что не я один придерживался и придерживаюсь таких взглядов. Через книгу Черчилля «Вторая мировая война» красной нитью проходят утверждения, что немецкие подводные лодки являются главной опасностью для Англии. Черчилль

боялся только их и считал, что немцы поступили бы умно, если бы сделали ставку только на подводные лодки.

Черчилль проводил соответствующую военную политику. В комитете обороны он являлся инициатором организации противолодочной обороны. Черчилль был председателем специально созданного комитета сражения за Атлантику, занимавшегося всеми теми вопросами, которые могли служить делу достижения победы в битве за Атлантику. В этот комитет входили члены военного кабинета и другие министры, а также первый лорд адмиралтейства, начальник штаба ВВС и ряд советников-экспертов [1].

Итак, правительство Великобритании во главе с премьер-министром стремилось во всеоружии встретить угрозу со стороны немецких подводных лодок.

Как же обстояли дела у нас? Даже во время войны в Германии не было единого органа, в котором под руководством главы правительства были бы объединены все институты и который мог бы, не теряя времени, местными усилиями всех этих институтов создать мощный подводный флот – единственное грозное для Англии оружие. Для строительства подводного флота в Германии было сделано далеко не все.

Наша страна не поняла всей важности действий на море. В сознании государственного и военного руководства Германии, как и в сознании народа, в противоположность англичанам не существовало понятия «битва за Атлантику». У нас все мысли были устремлены на сухопутные сражения на континенте. Почему-то считалось, что, выиграв сражения на суше, мы победим и Англию – морскую державу. Германское государственное руководство и руководство вооруженными силами, которые, к сожалению, обладали «континентальным мышлением», не понимали, что решающие бои против Англии вела в Атлантике горстка подводных лодок.

---

[1] *Roskill S.W.* Vol.I, p. 364.

9. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДВОДНЫХ СИЛ. СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В ПЕРВЫЙ ГОД ВОЙНЫ

Командующий подводными силами был как бы двуликим Янусом. Одно лицо его было обращено к Атлантическому океану и смотрело на подводные лодки, находившиеся на позициях далеко в океане, а другое – к Германии. Командующий и его штаб всеми своими мыслями были с действующими подводными лодками. Нескончаемым потоком текли к нам донесения подводных лодок, а от нас к ним шли приказы и сводки.

Командование подводного флота радовалось вместе с подводниками их успехам и разделяло их неудачи, беспокоилось об их судьбе и с облегчением вздыхало, когда приходили вести от долго молчавшей подводной лодки. Оно обретало покой только тогда, когда возвращавшаяся из похода лодка входила в базу, благополучно миновав все опасности, преодолев минные поля и ускользнув от подводных лодок противника, подстерегавших ее в наших прибрежных водах. Гибель каждой подводной лодки была большим ударом для командования подводных сил. Обычно проходило довольно много времени, прежде чем мы справлялись с этим ударом и находили в себе силы идти на новый риск.

Я старался по возможности лично встречать возвращавшиеся из боевых походов подводные лодки и беседовать с экипажами тотчас же по прибытии лодки в базу. Когда они стояли в своих кожаных регланах, хранящих следы масла и морской соли, похудевшие, бледные и усталые, обросшие бородами, я не мог нарадоваться на них и чувствовал, что мы связаны крепкими узами. Тут же я вручал им от имени главнокомандующего военно-морских сил заслуженные награды. Командиры подводных лодок обычно давали мне списки лиц, представленных к награде, которые я после проверки утверждал, стараясь никого не обидеть. В отношении наград в подводном флоте не существовало никакой бумажной волокиты и бюрократизма. Через несколько дней после возвращения из похода подводник, получив награду, мог поехать в отпуск на родину. Немедленное вру-

чение заслуженной награды фронтовику считалось очень важным с психологической точки зрения. Дайте ему без промедлений то, что он заслужил, – и это доставит ему радость.

Другое лицо командующего подводными силами было обращено к Германии, где строились с таким нетерпением ожидаемые новые подводные лодки. Там проходили подготовку экипажи новых подводных лодок. Там производились испытания вновь вступавших в строй лодок.

Прежде чем описывать задачи боевой подготовки подводных лодок, следует сказать несколько слов об организации германского подводного флота.

В мирное время главной задачей командования подводных сил являлась боевая подготовка подводников. Одновременно мы решали задачи тактического и оперативного характера. Обоими видами деятельности мог заниматься под моим руководством объединенный штаб и отдел боевой подготовки. Когда же началась война, обстановка изменилась. Важнейшей и наиболее трудоемкой частью работы стала организация управления подводными лодками. Штаб подводных сил должен был находиться там, где это было выгодно с точки зрения поддержания контакта с действующими лодками, а также с другими вышестоящими органами флота, связанными с их деятельностью. В то же время обучение новых экипажей и ходовые испытания вступающих в строй подводных лодок могли производиться только в свободном от воздействия противника Балтийском море. При реорганизации управления подводных сил, осуществленной в начале войны, эти обстоятельства были учтены.

Необходимость единого руководства при решении оперативных и учебных задач не вызывала сомнений. Боевую подготовку экипажей новых подводных лодок следовало проводить без проволочек и в соответствии с теми требованиями, которые предъявлялись подводным лодкам в боевой обстановке. Поэтому учебные центры, находившиеся в Германии, должны были постоянно получать собранные и обработанные штабом подводных сил данные об изменении обстановки и средств обороны противника, о боевом опыте наших подводных лодок и тому подобное. Мы же следили за тем, чтобы эти данные использовались в процессе боевой подготовки. Нам приходилось откомандировывать в учебные центры опытных боевых командиров в качестве преподавателей и инструкторов. Между командованием подводных сил и учебным центром была установлена непрерывная двухсторонняя связь, которая

осуществлялась путем передачи приказов, донесений, а также командировок офицеров. Только такое тесное взаимодействие могло благоприятно сказаться на подготовке подводных лодок к боевым действиям. Только таким образом можно было избежать напрасных потерь подводных лодок, вызываемых недостаточным учетом особенностей противолодочной обороны противника в ходе боевой подготовки.

Итак, командование боевыми силами и руководство боевой подготовкой, как и прежде, должны были представлять собой единое целое и находиться под единым командованием.

В 1938 году в распоряжение командующего подводными силами был прислан капитан II ранга Фридебург. Согласно разработанному командованием военно-морского флота еще в мирное время плану перемещения и откомандирования офицерского состава он должен был стать моим преемником на должности командующего подводными силами. Я же после учебного плавания к берегам Восточной Азии с 1 октября 1940 года должен был принять командование дивизией тяжелых крейсеров типа «Хиппер» и выйти в длительное кругосветное плавание. Война, однако, изменила этот план.

Несмотря на большую выслугу лет и солидный возраст Фридебурга, я вначале назначил его командиром подводной лодки, а затем перевел в штаб. Как и всякому офицеру-надводнику, ему долгое время пришлось привыкать к подводной службе и разбираться в ее особенностях. Как он мне сам говорил, благодаря участию в маневрах подводных лодок зимой 1938/39 года, во время которых на широких просторах Атлантики мы отрабатывали тактику групповых действий подводных лодок, он окончательно понял, что роль германского подводного флота является чрезвычайно важной.

17 сентября 1939 года на флагманском корабле командующего подводными силами «Эрвин Васнер» Фридебург вышел из Вильгельмсхафена, неподалеку от которого находился в то время мой командный пункт, на Балтийское море. Фридебурга сопровождали офицеры штаба, занимавшиеся организационными и техническими вопросами, а также вопросами вооружения. Отныне на Фридебурга возлагалась организация на Балтийском море боевой подготовки личного состава вступавших в строй подводных лодок и решение всех вопросов, связанных с личным составом, техникой и вооружением подводных лодок. В этом отношении ему подчинялись и действующие флотилии подводных лодок.

17 октября 1939 года командование ВМС одобрило эту реорганизацию. Фридебург был утвержден в должности начальника отдела комплектования и боевой подготовки штаба подводных сил. Его отдел являлся самостоятельным и находился в подчинении командующего.

Все без исключения молодые подводники теоретическую подготовку проходили в подчиненных Фридебургу учебных дивизионах подводного флота, практическую же специализацию они получали на кораблях учебных дивизионов, входивших в состав флотилий. Будущие командиры подводных лодок проходили курс торпедной стрельбы, а инженеры-механики тренировались на подводной лодке. Подводные лодки, на которые зачислялись эти офицеры после окончания учебы, проходили основательный курс боевой подготовки. Кульминационным пунктом этой подготовки были заключительные учения, на которых отрабатывалась тактика «волчьей стаи» против сильно охраняемого конвоя в условиях, близких к боевым.

Во время стажировки молодые подводники отрабатывали в условиях, максимально приближенных к боевым, технику погружения и всплытия подводной лодки, различные варианты нарушения работы материальной части, включая случаи выхода из строя двигателей и управления горизонтальными рулями при нахождении лодки в подводном положении, как это могло иметь место во время, боевых действий, когда лодка подвергалась атакам противолодочными бомбами кораблей и самолетов. Экипажи подводных лодок должны были выходить в свой первый боевой поход с чувством уверенности в том, что они преодолеют любые осложнения и опасности, с которыми они могут столкнуться в районе боевых действий, так как в период обучения они практически и теоретически прорабатывали различные варианты обстановки.

Одновременно с созданием отдела комплектования и боевой подготовки была проведена реорганизация штаба подводных сил, начальником которого стал бывший первый офицер штаба военно-морских сил капитан II ранга, впоследствии контр-адмирал, Годт. Мы сохранили эту оправдавшую себя организацию до конца войны.

Находясь на командном пункте в Западной Франции, я с неослабным вниманием следил за строительством новых подводных лодок, которые являлись решающим фактором в подготовлявшейся подводной войне. Как уже отмечалось, строительством подводных лодок занималось вновь созданное при командова-

нии военно-морских сил управление по делам подводного флота. Оно должно было учитывать все требования командующего подводными силами.

8 сентября 1939 года командованию военно-морских сил вновь были направлены пожелания в отношении строительства подводных лодок[1]. В добавление к прежним заявкам я просил о строительстве трех подводных танкеров, предназначавшихся для снабжения в море подводных лодок топливом и продовольствием. Кроме того, предлагалось сократить артиллерийское вооружение подводных крейсеров, строительство которых было начато еще в мирное время, и переоборудовать их в быстроходные подводные лодки с торпедным вооружением и с большим радиусом действия.

28 сентября 1939 года в Вильгельмсхафен прибыл Гитлер. Он посетил соединения подводных лодок. В присутствии главнокомандующего военно-морских сил гросс-адмирала Редера и начальника штаба верховного командования генерал-полковника Кейтеля я сделал доклад, в котором изложил следующее:

«4. Связь между подводными лодками значительно улучшилась. Это позволяет в настоящее время планомерно использовать подводные лодки на самых дальних расстояниях и налаживать их взаимодействие. Созданы предпосылки для того, чтобы противопоставить конвоям групповые действия подводных лодок. Конвой становится точкой притяжения всех подводных лодок, действующих в данном районе. Учения, проведенные в Бискайском заливе с 11 по 15 мая 1939 года, доказали возможность ведения совместных действий подводных лодок под единым командованием.

5. Рассмотрев вопросы, связанные с ведением подводной войны, я убедился, что подводные лодки, как и прежде, являются тем решающим оружием, которое сможет поразить Англию в ее самом слабом месте.

6. Подводную войну можно вести только при наличии достаточного числа лодок (не менее 300 единиц). Это означает, что надо строить значительно больше подводных лодок для восполнения потерь и замены подводных лодок, вышедших на длительное время из строя.

7. При наличии такого числа подводных лодок есть уверенность в решающем успехе подводного флота»[2].

---

[1] Сов. секретный документ командующего подводными силами № 482 от 8 сентября 1939 года.

[2] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 28 сентября 1939 года.

Этот доклад позволил лично высказать главе государства и начальнику штаба верховного командования требование об усилении строительства подводных лодок.

В сентябре 1939 года главнокомандующий ВМС издал приказ, касавшийся кораблестроения. В соответствии с этим приказом программа строительства кораблей мирного времени отменялась. Новая программа при тех же сжатых сроках предусматривала постройку следующих кораблей:

1. Строительство новых подводных лодок различных типов согласно требованиям командующего подводными силами.

2. Продолжение строительства линейных кораблей «Бисмарк» и «Тирпиц», крейсеров «Принц Ойген» и «Зейдлиц», а также авианосца «Цеппелин».

3. Строительство новых эскадренных миноносцев, тральщиков, а также рыболовецких судов и катеров.

По этой программе предусматривался ежемесячный спуск со стапелей 29 подводных лодок. Срок постройки подводной лодки с момента выдачи заказа до сдачи ее должен был составлять от двух с половиной лет до одного года семи месяцев[1]. Однако этот срок был слишком большим, так как с момента спуска подводной лодки на воду до выхода ее в район боевых действий проходило еще три-четыре месяца, в течение которых шли ходовые испытания и освоение подводной лодки экипажем. Поэтому командование могло рассчитывать на увеличение числа действующих подводных лодок не раньше второй половины 1941 года, то есть спустя почти два года после начала войны.

Чтобы провести новую кораблестроительную программу, утвержденную верховным командованием, в жизнь, военно-морские силы должны были добиться признания срочности своих заказов, направляемых промышленности, и получить необходимое сырье и рабочую силу. 10 октября 1939 года гросс-адмирал Редер поставил перед Гитлером вопрос о получении соответствующих полномочий. Гитлер этих чрезвычайных полномочий ему не дал, а лишь устно подтвердил необходимость наращивания темпов строительства кораблей. Полученный по этому поводу Редером письменный ответ верховного командования соответствовал этому решению. Он гласил:

«1. Фюрер одобрил представленный военно-морским командованием план, предусматривающий:

---

[1] Сов. секретный документ главнокомандующего военно-морскими силами KIZB № 1870 от 8 декабря 1939 года.

а) строительство пяти крупных кораблей;

б) ограниченный мобилизационный план кораблестроения;

в) осуществление предложенной программы строительства подводных лодок.

2. В связи с тем что генерал-фельдмаршал Геринг уже обладает широкими полномочиями, фюрер и верховный главнокомандующий вооруженных сил считают нецелесообразным давать главнокомандующему военно-морских сил особые полномочия на время осуществления программы строительства подводного флота»[1].

Следствием этого решения явилось то, что военно-морской флот так и не получил всего необходимого для строительства подводных лодок. Редер вынужден был временно сократить программу строительства подводных лодок до 25 единиц в месяц.

Новые попытки добиться выделения дополнительных производственных мощностей и усиления темпов кораблестроения также не имели успеха. И поскольку военно-морские силы не получали для своих нужд и пяти процентов производимой в Германии стали, мы не смогли добиться увеличения количества стали, выделяемой для строительства подводных лодок.

В этой связи в июне 1940 года главное командование военно-морских сил вынуждено было подтвердить отданное ранее распоряжение о временном сокращении строительства подводных лодок до 25 единиц в месяц.

Но и эта программа не выполнялась ни в количественном отношении, ни по срокам, которые следовало максимально сокращать, чтобы иметь наконец достаточные силы для ведения подводной войны. Командование военно-морских и подводных сил все время напоминало о важности ускорения строительства подводных лодок:

«...В нашем положении самым важным является быстрое увеличение числа действующих подводных лодок, пока процент потерь сравнительно невелик и противник еще недостаточно развернул оборонительные мероприятия (в том числе строительство торговых судов в США, которые войдут в строй в 1942–1943 годах). Упущенное сейчас очень трудно будет наверстать в будущем даже при усилении темпов строительства»[2].

В первой половине 1940 года в месяц строилось в среднем две единицы, во второй половине – шесть единиц. В первой половине 1941 года со стапелей сходило ежемесячно 13 под-

[1] Сов. секретный документ ОКВ № 2630/39 от 23 октября 1939 года.

[2] Сов. секретный документ штаба руководства войной на море № 2495/41.

водных лодок вместо предусмотренных 29 или 25. Только во второй половине года их число возросло до 20 единиц.

Мы так и не добились ускорения строительства подводного флота, на долю которого выпадала одна из важнейших задач войны. Наш английский противник извлекал прямую выгоду из этой ошибки и удивлялся, как мы могли ее допустить.

В июле 1945 года, во время моего пребывания в плену в Мондоре, я получил через одного английского морского офицера анкету английского адмиралтейства, которая содержала вопросы о ходе Второй мировой войны. Она начиналась с таких вопросов:

1. Почему немцы, зная, чего они могут добиться с помощью подводных лодок еще по опыту Первой мировой войны, явившейся для них генеральной репетицией, не сделали всего того, что было необходимо для строительства подводного флота?

2. Почему немцы не сделали этого в начале войны или хотя бы тогда, когда они окончательно отказались от идеи вторжения в Англию?[1]

Из книги Черчилля «Вторая мировая война» видно, насколько твердо в Англии верили в то, что мы быстрыми темпами развернем строительство мощного подводного флота. По поводу событий сентября 1939 года в книге говорится следующее:

«Мы не сомневались, что немцы начнут строить подводные лодки сотнями и что на стапелях уже находится много подводных лодок в различных стадиях строительства. Мы ждали, что через 12, самое большее 18 месяцев немцы развернут подводную войну в широких масштабах»[2].

В книге Роскилла «Война на море» в отношении недостаточного строительства подводного флота в Германии в первые годы войны сообщается следующее:

«Медлительность, с которой немцы наращивали темпы строительства подводных лодок, имела для Британии чрезвычайно счастливые последствия»[3].

---

[1] Office of British Naval Commander in Chief Germany GER № B/3061, 20 July 1945.

[2] *Churchill, Winston S.* The Second World War. Vol. I, p. 392.

[3] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 60.

10. ВТОРАЯ ФАЗА БИТВЫ ЗА АТЛАНТИКУ

(Ноябрь 1910 года – декабрь 1941 года)

Год ошибок и распыления сил

Принято считать, что подводные лодки в период обеих войн обычно ходили под водой и только иногда всплывали на поверхность, то есть в полном смысле слова являлись подводными лодками. Это мнение ошибочно. Подводные лодки тех типов, которые имелись до 1944 года у нас и в составе флотов других стран, погружались только для атаки в светлое время суток или для того, чтобы скрыться от противника. Чаще они плавали в надводном положении. Они были погружающимися лодками, то есть надводными кораблями, способными скрыться от противника под водой. Причиной того, что лодки большей частью находились в надводном положении, было стремление расширить район наблюдения и располагать более высокой маневренностью в случае выхода в атаку. Смена позиции в подводном положении затруднялась небольшой скоростью подводных лодок, которая до 1944 года достигала семи узлов и могла сохраняться в течение короткого времени. Эта скорость не позволяла сблизиться с обладавшими значительно большей скоростью надводными судами и занять позицию для атаки. Итак, находясь под водой, подводная лодка была почти неподвижной и своим действием походила на мину. Ей приходилось ждать и надеяться на то, что противник нечаянно «наскочит» на нее. Надежд на это было, конечно, мало. Подводная лодка, находившаяся на позиции в подводном положении, походила на хищника, который не охотился за добычей, а улегся в траву и терпеливо ждал случайной добычи. При таких методах охоты нельзя было рассчитывать на большие успехи.

Поэтому подводные лодки, обнаружив в открытом море противника, что в хорошую погоду происходило на большом удалении от него, стремились занять позицию впереди по курсу противника. Как известно, с момента выстрела торпеды до момента ее встречи с целью проходит некоторое время, в течение которого противник продолжает движение. Торпеда может достичь своей цели только в том случае, если подводная лодка,

атакующая судно противника, находится в момент выстрела на носовых курсовых узлах этого судна. При выстреливании торпеды вслед уходящему противнику она в большей части случаев не может догнать его и, не взорвавшись, тонет на пределе дальности своего хода.

В этой связи основным принципом тактики подводных лодок начиная с 1935 года явился метод группового использования лодок. Групповая тактика представляла собой резко выраженную маневренную тактику с полным использованием скорости подводных лодок, длительными походами в район обнаружения противника, продолжавшимися иногда целыми сутками, развертыванием большого числа подводных лодок в линию сторожевого охранения или в разведывательную завесу с одновременным преследованием и поддержанием контакта с противником и с групповыми ночными атаками.

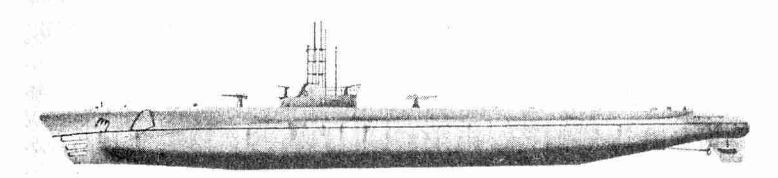
Итак, предпосылкой успешных действий подводных лодок являлась их маневренность в надводном положении. Начиная с 1936 года этому вопросу уделялось большое внимание. Плаванию в надводном положении препятствовала авиация. Именно она вынуждала лодки уходить под воду. В годы строительства нового германского подводного флота еще не могло осуществиться мое желание повысить подводную скорость подводной лодки. Для подводного хода еще не были созданы двигатели. Поэтому, когда в 1936 году Вальтер разработал проект двигателя для подводной лодки, работающего на перекиси водорода, мы ухватились за него и добились того, что командование военно-морского флота энергично поддержало это исключительно важное изобретение. О дальнейшей судьбе изобретения Вальтера будет сказано позже. Пока же подчеркнем, что подводные лодки были более или менее маневренны только в надводном положении.

Проследим в общих чертах за ходом борьбы в Атлантике с октября 1940 года по декабрь 1941 года. Планы боевых походов подводных лодок отрабатывались штабом подводных сил в двух комнатах оперативного дежурного на командном пункте командующего подводным флотом во Франции. Здесь ежедневно принимались доклады об обстановке и вынашивались решения о их боевом использовании. Стены обеих комнат были увешаны морскими картами. На них флажками отмечались позиции подводных лодок и наносились данные о противнике, например сведения об ожидаемых конвоях, маршрутах их следования, районах и дальности действия средств противолодоч-

ной обороны противника. Карты дополнялись поправками с учетом поясного времени, а также данными о постоянных и приливно-отливных морских течениях, ледовой обстановке и туманах, особенно в северо-западной части Атлантического океана. На карты ежедневно наносились данные метеосводок, время пребывания подводных лодок в районах боевых действий, сроки стоянки на верфи и даты выхода в море лодок, находившихся на базах, и так далее. Большой глобус диаметром более метра давал нам наглядное представление о реальных пространственных соотношениях в Атлантике и облегчал измерение больших расстояний, которые на обычных морских картах были неточными из-за сферической поверхности земного шара.

Возле помещения оперативного дежурного находился «музей». Здесь по стенам были развешаны схемы и диаграммы, которые отображали боевую деятельность подводных лодок: число потопленных кораблей и судов, потери наших подводных лодок и действия против конвоев. Здесь для контроля была наглядно представлена эффективность нашего руководства боевыми действиями лодок. Кривые отображали среднее число потопленных судов противника, приходящееся на сутки пребывания подводных лодок в походе. Эти цифры выражались в тоннах и подсчитывались по получении донесений об успехах лодок. Если даже в донесениях данные завышались, что могло иметь место при ночных атаках, они давали представление об относительном увеличении или уменьшении этой средней цифры. Я придавал особенно большое значение непрерывному наблюдению за характером кривой, отражавшей число потоплений. Как кривая температуры говорит врачу о состоянии его пациента, так наша кривая показывала изменения в районе боевых действий в лучшую или худшую сторону. Эти изменения без наглядных данных могли бы остаться незамеченными на фоне успехов. Благодаря этим кривым выяснилось, что в период с ноября 1940 года по январь 1941 года среднесуточный тоннаж потопленных судов хотя и был довольно высоким, по сравнению с предыдущими месяцами снизился. Надо было выяснить причины этого.

Первой причиной оказались неблагоприятные метеорологические условия. В то время в Атлантике свирепствовали особенно сильные и затяжные штормы. Видимость была ограниченной. Испытывавшая сильную бортовую качку или, как говорят моряки, «работавшая» подводная лодка часто была не в состоянии использовать торпеды. В такую погоду большие вол-



*Подводная лодка США «**Drum**» («Драм»). **Водоизмещение:** 1854/2448 тонн. **Размеры:** 95 × 8,3 × 4,6 м. **Силовая установка:** двухвальная, дизель/электромоторы. **Вооружение:** одно 76-мм (3") орудие, десять 533-мм (21") торпедных аппаратов. **Спущена на воду:** май 1941 г.*

ны обрушивались на рубку подводной лодки. Верхней вахте, несущей наблюдение на мостике и состоящей из офицера и трех унтер-офицеров и матросов, приходилось пристегиваться ремнями, чтобы сильная волна не смыла их за борт. Во время боевых походов в зимних условиях подводники познавали величественную мощь разгневанного Атлантического океана.

Когда на командный пункт поступали условные сигналы подводных лодок о невозможности использовать торпеды из-за плохих метеорологических условий, настроение у меня падало, и я всё чаще возвращался к мысли о целесообразности переброски подводных лодок в более южные районы с более благоприятными метеорологическими условиями. Однако приказа о переразвертывании лодок я не отдавал. В «Журнале боевых действий» по этому поводу записано:

«...Несмотря на плохую погоду, число потопленных судов в северных районах будет больше, чем на юге. Это объясняется интенсивностью судоходства на севере. Поскольку число потопленных судов является решающим для исхода войны, считаю целесообразным активизировать действия подводных лодок на севере»[1].

Точка зрения, что на севере, несмотря на неблагоприятные метеорологические условия, число потопленных судов противника будет большим, чем на юге, основывалась пока только на логических рассуждениях. Только в мае–июне 1941 года поступили доказательства справедливости этой точки зрения. Действия подводных лодок с ноября 1940 года по январь 1941 года в центральной части Атлантического океана были менее успешными, чем в районе западнее Англии, где тогда господствовала плохая погода.

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 13 декабря 1940 года.

Помимо метеорологических условий начиная с ноября 1940 года появилась еще одна причина снижения объема потопленного тоннажа. Усилилось охранение «западных подходов», как в Англии называли районы, расположенные западнее Англии до 15° западной долготы. На эффективности нашей маневренной тактики отрицательно сказалось усиление воздушного наблюдения в этих районах. В Англии решили использовать авиацию прежде всего для борьбы с немецкими подводными лодками, действовавшими в Атлантическом океане[1].

В связи с усилением активности английской авиации районы боевых действий германских подводных лодок постепенно перемещались на запад. Мы всеми силами стремились сохранить маневренность лодок.

Тактика подводных лодок требовала сохранения их маневренности в надводном положении. Если до октября 1940 года основной район боевых действий наших подводных лодок находился между 10 и 15° западной долготы, то с ноября 1940 года он переместился в более западный район.

Это привело к расширению района боевых действий и к усложнению техники обнаружения кораблей противника. Наши подводные лодки стали реже устанавливать контакт с противником. Число атак конвоев снизилось. Высокая цифра потопленного тоннажа за октябрь 1940 года явилась следствием частого и успешного применения тактики «волчьей стаи». Уменьшение же возможности действовать с помощью названного метода привело к снижению этой цифры. Надо было решить проблему обнаружения конвоев. Подводные лодки необходимо было обеспечить воздушной разведкой, обладающей большой дальностью действия и являющейся обязательным компонентом ведения войны на море.

Одной из наших самых тяжелых ошибок явилось отсутствие в подчинении военно-морских сил, в частности подводного флота, авиации для воздушной разведки. Позднее, в 1943 году, в беседе с Гитлером я сказал ему по этому поводу:

«Боевые действия на море в период Второй мировой войны будут по-разному описываться историками в зависимости от того, с точки зрения какого народа она будет рассматриваться. Но по одному пункту у всех будет единое мнение: все они будут считать по меньшей мере непонятным тот факт, что германские военно-морские силы в XX веке, веке авиации, долж-

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 360–361.

ны были воевать без воздушной разведки, как будто авиации вообще не существовало».

В связи с этим следует особо остановиться на значении военно-морской авиации и важности совместных операций авиации и подводных лодок.

При ведении боевых действий управление всеми силами и средствами, действующими в одном районе, должно быть сосредоточено в руках единого командования. Это необходимо для достижения более тесного взаимодействия между авиацией и подводными лодками. Многовековая история войн неоспоримо свидетельствует о том, что разведка является неотъемлемой частью боевых действий, что ее следует проводить в том месте и тогда, когда это потребуется командованию. Разведка и собственно войска должны в равной мере овладеть и тактикой, и методами ведения войны. Чтобы понимать, в чем состоят их взаимно дополняющие друг друга задачи, они должны «разговаривать на одном языке», пользоваться одинаковыми средствами связи. Поэтому уже в мирное время необходимо воспитывать и обучать их согласно единым требованиям. В первую очередь это относится к действиям на море. Они ведутся в водной стихии, по природе своей чуждой людям, живущим на суше. Поэтому здесь свои законы. Для понимания их требуются длительная тренировка и опыт.

Вот почему военно-морское командование, руководя боевыми операциями надводных и подводных сил, должно было в равной степени руководить и боевыми действиями воздушных сил над морем. Необходимые для этого средства борьбы должны находиться в подчинении командования флота. Это касается не только периода военных действий, но и времени боевой подготовки.

В противоположность этой точке зрения генерал Геринг еще в 1933 году, то есть в самом начале строительства новых военно-воздушных сил Германии, заявил: «Все, что летает, – мое». Главнокомандующий военно-морских сил гросс-адмирал Редер в период с 1933 по 1939 год неоднократно вел длительные и упорные переговоры с правительством, пытаясь добиться выделения для флота собственной авиации. Но это ему не удалось. Однако 27 января 1943 года эти переговоры окончились в пользу Геринга, что нашло свое отражение в составленном обоими главнокомандующими протоколе, в котором говорилось, что в ведении войны на море участвуют и военно-воздушные силы. В протоколе отмечалось, что авиация будет придаваться военно-морским си-

лам для разведки и обороны сил флота с воздуха. Однако строительство, формирование, подготовка морской авиации и командование ее соединениями оставались в ведении Геринга [1].

Это решение еще в мирное время в значительной степени коснулось меня как командующего подводными силами. Отныне стало невозможным в ходе боевой подготовки отрабатывать взаимодействие подводных лодок и авиации. Я мог требовать авиацию только для участия в крупных учениях подводного флота. Эти учения проводились в наших территориальных водах в Северном море и далее на север, насколько позволял оперативный радиус летающих лодок дальней разведки Do-18, которые могли достигать Шетландских островов. Я считал необходимым организовать совместные учения подводных лодок и авиации на океанских и морских просторах, ибо это соответствовало вероятным условиям будущей войны. Полеты на большие расстояния позволяли выявлять ошибки в работе штурманов, которые заключались в неправильном определении координат самолета, а отсюда и в передаче ошибочных разведывательных данных. Так, во время учений два самолета-разведчика после нескольких часов полета согласно донесениям обнаружили в северной части Северного моря одну и ту же цель в двух разных точках. Командование подводных сил оказалось в затруднительном положении. Оно не знало, идет ли речь действительно о двух разных соединениях противника или одно из донесений было ложным, так как согласно обстановке в море находилось только одно соединение противника. Какое же донесение было ложным? Возникло предположение, что оба донесения неверны, и командование не знало, в какой район направить подводные лодки.

Совместные учения были чрезвычайно полезны и для летчиков. Если требовала обстановка учений, летчики находились в воздухе над морем до тех пор, пока позволяло горючее. К сожалению, в мирное время удалось провести слишком мало таких учений из-за невозможности привлечь к участию в них соединения морской авиации, часто перенацеливавшейся на решение других задач, поскольку она не находилась в подчинении военно-морского флота. Между тем организация большого числа таких учений была необходима для тщательной отработки взаимодействия.

В начале войны не могло быть и речи о взаимодействии подводных лодок с авиацией, ибо даже самолеты с самым боль-

---

[1] *Raeder, Erich.* Mein Leben. Band II, Kapitel 5.

шим радиусом действия не могли, вылетая со своих баз, расположенных на территории Германии, взаимодействовать с нашими подводными лодками, которые находились в районах западнее Англии.

Лишь после завоевания Северной Франции, когда появилась возможность перенести базы нашей авиации ближе к Атлантике, 8 июня 1940 года штаб руководства войной на море потребовал, чтобы «воздушная разведка обеспечивала действия подводных лодок в Атлантике». В документах штаба отмечалось, что «завоевание операционных баз в северо-западной Франции дало возможность осуществлять из этих районов воздушную разведку маршрутов движения конвоев и следить за развертыванием сил противника южнее и юго-западнее Ирландии и по возможности в районах западнее и севернее ее. При взаимодействии авиации с подводными лодками задачей самолетов является обнаружение противника и поддержание контакта с ним. В случае потери контакта с противником, например ночью, самолет-разведчик на другое утро должен вновь разыскать корабли противника».

Однако для выполнения этой задачи явно не хватало сил. Из-за отсутствия самолетов с соответствующим радиусом действия или из-за недостаточного числа их вообще в период с июля по декабрь 1940 года четкое взаимодействие так и не было налажено. В этот период в воздухе находился всего один самолет, который нерегулярно совершал разведывательные полеты в район юго-западнее Ирландии. О суровой действительности фронтовой обстановки, с которой мы столкнулись, свидетельствуют следующие записи в «Журнале боевых действий штаба подводных сил»:

«01.10. Авиация, которая должна вести разведку севернее, северо-восточнее, юго-восточнее и западнее района боевых действий (район банки Роколл), не имеет сил для выполнения этой задачи.

09.12. Воздушную разведку, возложенную на самолеты 406-й группы (самолеты-разведчики BV-138), нельзя осуществить в течение ближайших двух месяцев из-за технических недостатков самолетов этого типа.

14.12. Удалось наладить весьма слабое взаимодействие со следующими авиационными соединениями:

1. С 406-й авиагруппой береговой обороны, базирующейся в Бресте и находящейся в подчинении группы «Вест». (Из-за технических недостатков самолетов BV-138 их использование приостановлено на два месяца.)

2. С 40-й бомбардировочной эскадрой, базирующейся в Бордо. (Самолеты FW-200. В настоящее время в воздухе ежедневно находится только одна машина.)

3. С 5-м воздушным флотом, который проводит разведку от случая к случаю в определенном районе согласно заявке. До сего времени разведка проводилась только один раз. В последние дни была подана еще одна заявка. Ее не выполнили из-за недостатка сил».

Вот уже пять месяцев, как мы владеем Атлантическим побережьем, а командование подводными силами еще не получило достаточных средств для воздушной разведки и не может самостоятельно руководить ею в соответствии со своими оперативными задачами.

14 декабря 1940 года я направил штабу руководства войной на море докладную записку, в которой говорилось следующее:

«...Война доказала правильность и успешность группового использования подводных лодок против конвоев. Однако во всех случаях обнаружить конвои удалось только случайно, когда они сами «наталкивались» на подводные лодки. Если этого не происходило, наши подводные лодки сутками безрезультатно болтались в море и теряли драгоценное время. Из-за отсутствия разведки возможности подводных лодок используются слабо.

Командующему подводными силами известно, что штаб руководства войной на море уже давно ведет переговоры со штабом военно-воздушных сил о необходимости наладить разведку. Моя точка зрения на вопросы взаимодействия с авиацией такова:

а). Подводная лодка недостаточно эффективна в решении задач разведки, так как наблюдение с нее ограничено небольшой дальностью видимости. Она обладает слишком малой скоростью и не в состоянии в короткое время обследовать большой морской район. Да мы и не имеем достаточного числа лодок для этой цели. Вообще использование лодок для разведки означало бы непростительное растрачивание сил подводного флота. Подводные корабли добьются несравненно большего, если не будут неделями находиться на позициях в ожидании случайной встречи с противником, а станут атаковать противника, уже обнаруженного разведкой. Все рода войск, за исключением подводных сил, имеют собственную разведку;

б). Дальняя воздушная разведка может дать информацию о противнике и обеспечить командование данными для принятия решения о целесообразном использовании подводных лодок;

в). Авиация в состоянии обеспечивать действия подводных лодок и путем ведения разведки в районе развертывания наших подводных сил. Она должна немедленно сообщать подводным лодкам об обнаружении судов противника, обеспечивая нападение на них, чтобы ни одно судно противника не проскользнуло незамеченным через район действия германских подводных лодок;

г). Взаимодействие авиации с подводными лодками не исчерпывается только одной разведкой. Оно включает в себя поддержание контакта с обнаруженным противником в дневное время до подхода подводных лодок, наведение лодок на корабли и суда противника, восстановление контакта с ним с наступлением светлого времени и так далее. Итак, необходимо наладить тесное тактическое взаимодействие между подводными лодками и авиацией;

д). Решение этих задач никаким образом не ограничивает самостоятельных действий авиации против торгового судоходства. Подводные лодки и авиация помогают друг другу. Когда авиация атакует корабли противника, топит их или наносит им повреждения, когда она расстраивает боевой или походный ордер корабельного соединения, подводные лодки извлекают из этого только пользу. Самолеты, находящиеся в районах действий подводных лодок, всегда могут рассчитывать на богатую добычу, ибо подводные лодки обычно развертывают свои действия на самых оживленных коммуникациях противника. Непосредственная близость своих подводных лодок не мешает боевым действиям авиации. Единственное, чего самолеты не имеют права делать, – это атаковать подводные лодки. Даже если летчик уверен, что перед ним подводная лодка противника, он не должен атаковать ее во избежание ошибки, ибо, как показал опыт, очень трудно отличить чужую лодку от своей;

е). Рекомендую обсудить и опробовать эти формы взаимодействия в соответствующих соединениях. Чтобы наладить действительно эффективное взаимодействие и развивать его, необходимо:

1) приступить к организации его, имея достаточные силы;

2) прийти к соглашению в вопросе субординации.

Разведкой должен руководить командир, на которого она работает. При обнаружении конвоя командир, руководящий действиями по его уничтожению, берет на себя все вопросы взаимодействия, такие, как поддержание самолетами контакта с противником и определение его места в светлое время суток на

каждый данный момент. Командиру эскадрильи ставится задача, он информируется об общей цели, но в его тактическое руководство никто не вмешивается. Короче говоря, чтобы обеспечить единое и рациональное руководство боевыми действиями, командующий подводными силами должен иметь право самостоятельно назначать район ведения разведки, определять число требующихся для этой цели самолетов и распоряжаться всеми имеющимися средствами»[1].

По этому вопросу 2 января 1941 года в Берлине был сделан доклад гросс-адмиралу Редеру. В тот же день он направил меня к начальнику штаба верховного командования, чтобы я лично описал ему все те трудности, с которыми сталкивалось командование подводных сил, и отстоял свои требования по этому вопросу. И мне удалось убедить его. Я потребовал обеспечить одновременное патрулирование в воздухе двенадцати самолетов с самой большой дальностью действия. Таким самолетом был наш «Кондор»; 1-я группа 40-й бомбардировочной эскадры, базировавшейся в Бордо, имела на вооружении несколько машин этого типа.

В результате моих переговоров с Йодлем Гитлер 7 января 1941 года вмешался в дела рейхсмаршала Геринга и передал в мое подчинение 1-ю группу 40-й бомбардировочной эскадры.

Узнав об этом, я сделал в «Журнале боевых действий» следующую запись:

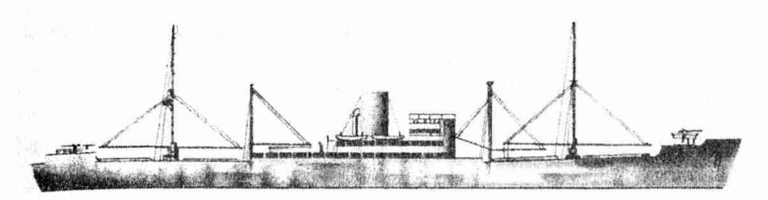
«Благодаря этому приказу командование подводных сил сделало большой шаг вперед, но его результаты в настоящее время еще малоощутимы из-за недостаточного числа самолетов и большого количества нерешенных технических вопросов. И все же я считаю, что ставка на это принципиально новое направление может принести нам самый большой успех, какого только можно ждать от взаимодействия»[2].

Гитлер принял это решение в отсутствие Геринга. Рейхсмаршал был несогласен с передачей части его авиации в подчинение флота. 7 февраля 1941 года, находясь проездом во Франции, он пригласил меня к себе. Это была наша первая встреча. Во время беседы он пытался добиться моего согласия на отмену приказа фюрера. Я категорически отверг его предложения. Когда в заключение нашей беседы Геринг пригласил меня к столу, я отказался. Недовольные друг другом, мы расстались.

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 14 декабря 1940 года.

[2] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 7 января 1941 года.



*Германский рейдер «Kormoran» («Корморан»). **Водоизмещение:** 20 218 тонн. **Размеры:** 164 × 20 × 8,5 м. **Силовая установка:** двухвальная, дизель-электрическая. **Вооружение:** шесть 150-мм (5,9") орудий. «Kormoran», бывший «Steiermark», был заложен в 1938 г. и вступил в строй в 1940 г. Его немедленно отправили в 350-дневный рейд, в ходе которого он потопил и захватил 11 торговых судов общим водоизмещением 69 366 тонн. 11 ноября 1941 г. австралийский крейсер «Sydney» встретил рейдер у берегов Западной Австралии. Экипаж «Sydney» принял «Kormoran» за голландское торговое судно и подошел слишком близко. «Kormoran» открыл огонь. Вскоре оба корабля вышли из боя: «Sydney» взорвался и погиб вместе со всем экипажем, а «Kormoran» затонул.*

Самолеты «Кондор», состоявшие на вооружении 40-й бомбардировочной эскадры, представляли собой переоборудованные пассажирские самолеты FW-200. Это переоборудование было, конечно, лишь временным решением вопроса.

Начальник штаба военно-воздушных сил генерал Вевер, который правильно понял значение стратегической авиации дальнего действия, потребовал строительства четырехмоторных бомбардировщиков. В 1936 году уже имелись первые опытные образцы этих бомбардировщиков дальнего действия – Do-19 и Ju-89. Однако после гибели Вевера в 1936 году его идея создания стратегической авиации была заброшена. На первый план выдвинули «тактическое» применение авиации, что привело к созданию пикирующих бомбардировщиков. Требование производить бомбометание с пикирования усложнило конструкцию четырехмоторного бомбардировщика Не-177, поступившего в производство в 1938 году. Машина имела целый ряд недостатков. Законченная уже в ходе воины, она так и не смогла преодолеть своих «детских болезней» и была отдана на слом.

Итак, к началу войны мы не имели бомбардировщиков с большим радиусом действия. Чтобы восполнить этот очень серьезный пробел, пришлось переоборудовать пассажирские и транспортные самолеты в боевые. Ничего не оставалось делать, как примириться со значительным снижением их летно-технических качеств по сравнению с гражданскими самолетами.

Если в конце 1941 года организация взаимодействия между авиацией и подводными лодками сильно усложнилась, то причину этого следует искать в переоборудованных самолетах с их недостаточным радиусом действия, которого стало явно не хватать в связи с расширением операционного района в Атлантике. Все дело было в отсутствии мощной боевой машины дальнего действия, что, несомненно, явилось главной причиной нашего конечного поражения в воздушной войне[1]. Отсутствие такого самолета особенно отрицательно отразилось на ведении разведки в интересах подводных лодок.

Тотчас же после передачи в наше подчинение 40-й бомбардировочной эскадры мы начали разведку в интересах подводных лодок. Ежедневно в нашем распоряжении имелись два самолета типа «Кондор» для полетов в районах западнее Англии. Однако их радиус действия позволял им при базировании на северо-западное побережье Франции достичь районов наиболее оживленного судоходства западнее и северо-западнее Норт-Чаннела (севернее Ирландии) только в том случае, если они, пролетев над Англией, имели возможность сесть на более близкий аэродром в Ставангере на западном побережье Норвегии. Но это не всегда было возможно, так как густые облака часто закрывали берега Норвегии. Со стороны командования и личного состава 40-й бомбардировочной эскадры делалось все возможное, чтобы выжать из FW-200 весь его радиус действия при полетах над Атлантикой, а также увеличить дальность полета путем установки дополнительных баков с горючим.

Уже в январе 1941 года дважды пытались навести подводные лодки на конвои, обнаруженные самолетом-разведчиком западнее Англии. Однако обе попытки окончились неудачей, так как единственный самолет, который можно было выслать на следующий день для восстановления контакта с противником, не смог найти его. И это не удивительно при таком большом удалении аэродрома и огромных размерах района поиска. Требовалась более широкая полоса разведки с участием большего числа самолетов. Они бы скорее обнаружили конвой и обеспечили атаку уже подошедших к этому району подводных лодок.

Однако в последующие месяцы, когда подводная лодка случайно оказалась вблизи места обнаружения конвоя, о котором ей

---

[1] Главной причиной поражения германской авиации являлось, конечно, не отсутствие «мощной боевой машины дальнего действия», а перемалывание фашистских самолетов на советско-германском фронте. – *Прим. ред.*

сообщил самолет, и в тот же день на основе данных самолета догнала конвой, мы добились успеха. Как правило, взаимодействие авиации с подводными лодками осуществлялось таким образом, что одна или две машины, ежедневно производившие разведку, ввиду ограниченности своего радиуса действия могли только долететь до района развертывания подводных лодок западнее Норт-Чаннела и облететь его без задержек. При обнаружении конвоя они уже не могли поддерживать с ним контакт до подхода подводных лодок. Поэтому командование подводных сил нередко располагало только одним донесением, полученным от самолета, который не всегда мог дать точные координаты конвоя. На основании этих данных отдавались приказания подводным лодкам, развернутым на позициях, которые находились иногда очень далеко от места обнаружения конвоя. В таких случаях было необходимо, чтобы на следующие сутки самолет вновь обнаружил этот конвой и навел на него подошедшие подводные лодки.

Со временем выяснилось, что данные, передаваемые самолетами, не всегда были надежными, и иногда погрешность в определении места самолета достигала 80 миль. Особенно неверные данные самолеты давали во время ночных полетов. Так в феврале и начале марта 1941 года потерпели неудачу две операции. Даже развертывание всех лодок, находившихся в море, в широкую завесу не помогло обнаружить конвой в указанном самолетом районе.

Возможности разведки, проводимой несколькими самолетами FW-200 с ограниченным радиусом действия, постепенно выяснились. Стало ясно, что слишком рискованно высылать подводные лодки, основываясь только на донесении самолета, переданном им на пределе его радиуса действия. Поэтому нам пришлось отказаться от взаимодействия с самолетами в основном районе боевых действий северо-западнее Англии. Однако, как и прежде, сохранила свое значение общая разведка, проводимая ежедневно в этом районе одним или двумя самолетами. Она снабжала нас данными об интенсивности судоходства, что было очень важно. Но, как и прежде, развертывание подводных лодок производилось с учетом того факта, что им придется искать противника собственными силами.

Зато в районах, расположенных вблизи наших аэродромов на Бискайском побережье, имелись все условия для организации такого взаимодействия. Такими районами являлись морские пространства западнее Испании, где проходили конвои, следовавшие в Англию из Гибралтара и (значительно реже) из

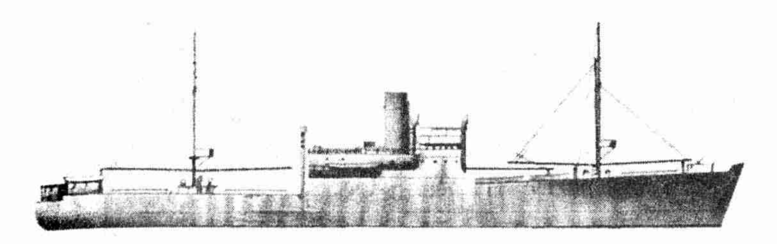
Западной Африки. Но весной 1941 года и здесь пришлось отказаться от взаимодействия с авиацией из-за нехватки самолетов FW-200. Надо было подождать, пока 40-ю бомбардировочную эскадру усилят самолетами.

Между тем командование подводных сил разработало систему, которой предстояло исключить ошибки в штурманских расчетах при определении места самолета. По этой системе самолеты, обнаружив противника, передавали на короткой волне радиосигнал «Даю пеленг!». Командование подводных сил, получив этот сигнал, приказывало лодкам «настроиться» для приема радиосигналов самолета на длинных волнах. Затем самолет, обнаруживший конвой, начинал передачу радиопеленга на длинной волне. Подводные лодки принимали эти пеленги и передавали их вместе со своими координатами на короткой волне командованию подводных сил. На командном пункте командующего подводными силами координаты подводных лодок и пеленги на самолеты наносились на карту. Точка пересечения линий пеленгов указывала с достаточной точностью место самолета, пролетевшего над конвоем, и, следовательно, место самого конвоя. Место противника, полученное таким простым методом, передавалось на подводные лодки – и они выходили в атаку.

Эта система оправдала себя. Координаты конвоев, полученные таким способом, оказывались достоверными. Новый метод, казавшийся на первый взгляд сложным, принес успех. Передаваемые самолетами после передачи сигналов для пеленгования донесения о предполагаемом месте конвоя содержали весьма значительные навигационные ошибки, и, не пользуясь новым методом, можно было сделать серьезные промахи при направлении лодок в указанный самолетами район.

Таким образом, с июля 1941 года в прибрежных районах западнее Испании было вновь налажено полезное взаимодействие между подводными лодками и авиацией. Подвергавшиеся нашим атакам конвои, которые проходили через Гибралтар, в большинстве случаев состояли из мелких и, следовательно, менее ценных судов по сравнению с идущими с запада атлантическими конвоями, и все же в результате бомбовых ударов самолетов FW-200 и атак подводных лодок, наводимых на цели самолетами, были достигнуты значительные успехи при ударах по торговому судоходству.

В том же районе, западнее Испании, однажды имели место совместные действия самолетов, надводного корабля и подводных лодок, но на этот раз они поменялись ролями.



*Германский рейдер «**Komet**» («**Комет**»). **Водоизмещение:** 7620 тонн. **Размеры:** 115 × 15,3 × 6,5 м. **Силовая установка:** двухвальная, дизельная. **Вооружение:** девять 150-мм (5,9") орудий. **Спущен на воду:** 1939 г. Корабль нес два самолета-разведчика и торпедный катер «LS2». «Komet» совершил один удачный рейд, потопив 10 торговых судов. Во время второго похода в 1942 г. был потоплен*

Подводная лодка U-37, следовавшая в центральную часть Атлантики, обнаружила в районе западнее мыса Винсенте конвой, идущий из Гибралтара в Англию. В указанном районе не было больше ни одной нашей подводной лодки, но конвой проходил в зоне действия нашей авиации, базирующейся на аэродром в Бордо. Поэтому U-37 приказали атаковать конвой, поддерживать непрерывный контакт с ним и передавать авиации сигналы для пеленгования на длинных волнах. Приказание было выполнено. Самолеты приняли сигналы подводной лодки на расстоянии 150 миль от цели, обнаружили конвой и нанесли по нему успешный бомбовый удар. Действия подводной лодки также не были безрезультатными: U-37 потопила четыре судна. В ходе боевых действий самолетов и подводной лодки с конвоем сблизился крейсер «Хиппер», вышедший в Атлантику из Бреста. U-37 получила от командования подводных сил приказ не терять контакт с конвоем и навести на него крейсер «Хиппер». Это дало «Хипперу» возможность потопить из состава конвоя еще одно отставшее судно.

Это были единственные в Атлантике совместные действия авиации, подводных и надводных военно-морских сил.

Этот пример свидетельствует о том, что во время войны было упущено много судов противника, пока мы не научились устранять ошибки в организации взаимодействия.

Всего этого можно было избежать, если бы еще в мирное время существовала единая организация, проводившая единую

подготовку. В таком случае оказалось бы возможным своевременно выявить требования, предъявляемые к взаимодействию, и создать необходимые условия для устранения недостатков. Результаты были бы иными, если бы в то время построили самолеты с достаточным радиусом действия.

Обнаружение конвоев в основном районе боевых действий – в Северной Атлантике продолжало оставаться самой важной проблемой и летом 1941 года. В поисках коммуникаций противника районы боевых действий наших подводных лодок перемещались то на запад и север – к югу Гренландии, то снова на восток – в район северо-западнее Ирландии. Часто подводные лодки пребывали в море на позициях, не обнаруживая противника. Это приводило к большим перерывам в ударах по конвоям. Такие «мертвые» периоды, конечно, снижали среднюю цифру потопленных кораблей, приходившихся на каждую подводную лодку. Командование подводных сил вновь и вновь возвращалось к необходимости покончить с этим. Все упиралось в нехватку подводных лодок, в отсутствие наблюдения («глаз») на широких просторах Атлантики. Время от времени возникали вопросы: нет ли других причин, обусловливающих недостаточное число обнаруженных кораблей? Не обладает ли противник неизвестными нам средствами обнаружения подводных лодок, позволяющими ему избежать встречи с ними?

Еще в мирное время при отработке тактики «волчьей стаи» предусматривалась возможность обнаружения противником наших подводных лодок путем перехвата радиограмм. Поэтому с самого начала войны командование подводных сил внимательно следило за малейшими признаками пеленгования радиопередач наших подводных лодок, а также за развитием средств радиопротиводействия у противника. Сведения о достигнутой англичанами точности пеленгования немецких лодок в первый период войны не давали повода для особого беспокойства. В «Журнале боевых действий» говорится:

«...Установлено, что ошибки противника при определении радиопеленгованием места наших подводных лодок, находящихся на удалении до 300 миль от его побережья, достигают 60–80 миль и более. Наименьшая ошибка при радиопеленговании цели, находившейся в непосредственной близости от западного побережья Франции, составляла 30 миль. Максимальная ошибка при удалении цели до 600 миль составила 320 миль...»[1]

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 23 января 1940 года.

Мы понимали, что в ходе войны англичане расширят и усовершенствуют сеть своих радиопеленгаторных станций и добьются лучших результатов. Благоприятное географическое положение и сильно развитая система радиопеленгаторных станций от Шетландских островов до юго-западной оконечности Англии давали английскому командованию отличные возможности для пеленгования немецких подводных лодок, действовавших западнее Англии. Введение в строй новых станций на побережье Исландии и Гренландии и на Ньюфаундленде позволило Англии держать под контролем всю Северную Атлантику. Поэтому имелись все основания предполагать, что в ближайшем будущем противник сможет пеленговать все радиопередачи и благодаря этому определять место наших подводных лодок. Поэтому каждая радиопередача оказывалась рискованной. Следовало взвесить важность каждой радиограммы, прежде чем решить, стоит ли ее передавать. Необходимо было стремиться к максимальному ограничению работы на передачу. Однако мы не могли отказаться от радиосвязи полностью. Она являлась важным условием организации совместных действий подводных лодок, без чего они не могли добиться успеха, действуя против сведенных в конвои судов противника. Поэтому командование подводных сил вынуждено было лавировать между необходимостью радиопередач и связанным с этим риском. Командиры подводных лодок получили приказ со специальными инструкциями по ведению радиосвязи. Приказом предписывалось:

«В районе боевых действий передавать по радио только тактически важные донесения. Работать на передачу также только по требованию командования и в тех случаях, когда позиция подводной лодки уже стала известной противнику. На переходе морем работать в эфир предлагалось в соответствии с прежними инструкциями. В отдельных случаях допускалась передача подводными лодками менее важных сведений. Приказ требовал, чтобы работа на передачу не ставила под угрозу обнаружения подводные лодки, следующие совместно или развернутые на позициях в данном районе. Что же касается техники передачи, то для затруднения пеленгования подводных лодок рекомендовалось производить частую смену волн, использовать дополнительные каналы связи и соблюдать дисциплину радиообмена» [1].

---

[1] Приказ командующего подводными силами № 243 от 9 июня 1941 года.

Мы не имели достоверных данных о том, в какой степени противник реагирует на радиопередачи подводных лодок. Иногда, когда английское командование резко меняло маршрут следования конвоя, нам казалось, что это происходило в результате перехвата наших передач. Но случалось и так, что противник, несмотря на радиопередачи подводных лодок, находящихся в определенном районе, все же направлял в этот район конвои или одиночные суда. Иногда это делалось даже после того, как конвои в этом районе были атакованы и им были нанесены потери.

Вот почему я критически отнесся к предложению об организации преднамеренных радиопередач нашими подводными лодками с целью заставить противника обходить район развертывания лодок, работающих на передачу, и выходить в район действия ударных подводных лодок, соблюдающих радиомолчание. По этому поводу я писал:

«Вопрос о радиограммах, передаваемых с целью введения противника в заблуждение относительно районов, занятых нашими подводными лодками, представляется ясным лишь теоретически. Практическое осуществление этого плана очень сложно. Дальнейшая разработка данного вопроса и вытекающие из него выводы приводили к заключению: все зависит от замыслов противника, которые с трудом поддаются оценке и учету. Другим минусом являлась опасность ошибок при определении места противника. Они могли привести к результатам, прямо противоположным тем, которых мы добивались ложными радиопередачами».

Однако иногда ложные радиопередачи разрешались. Так, 29 июня 1941 года нескольким лодкам, которые возвращались в базу, был отдан приказ передать радиограммы, когда они достигнут района юго-западнее Ирландии. Приказ преследовал цель воспрепятствовать повороту на юг конвоя, следовавшего в 300 милях западнее Ирландии. Нам так и не удалось установить, имел ли этот маневр успех.

Изучая трудности обнаружения кораблей противника, я вновь и вновь сталкивался с необходимостью увеличения количества «глаз». Понятно, что для проводки конвоев противник мог использовать всю Атлантику от Азорских островов до Гренландии и Исландии. Из-за оккупации Исландии и сооружения здесь военно-морских и военно-воздушных баз, а также в связи со все более эффективной помощью Соединенных Штатов конвоям, следовавшим через Северную Атлантику, можно было ожидать, что английское командование перенесет маршруты своих конвоев далеко на север.

Проблему обнаружения конвоев можно было решить только путем увеличения числа подводных лодок. В дальнейшем мы перечислим события и мероприятия, способствовавшие увеличению или сокращению числа подводных лодок, действовавших в Северной Атлантике в 1941 году.

24 июля 1940 года итальянское морское ведомство изъявило готовность принять участие в боевых действиях в Атлантике большим числом подводных лодок. Получив от военно-морского командования запрос по этому поводу, я дал утвердительный ответ, ибо итальянское предложение позволяло увеличить число подводных лодок, действовавших против Англии. На следующий же день командование военно-морского флота сообщило морскому ведомству Италии о своем согласии.

Вскоре после этого ко мне прибыл командующий итальянским подводным флотом адмирал Парона. И мы заключили следующее соглашение:

«1. Общее оперативное руководство, организация совместных действий и управление ими, нарезка районов боевых действий подводных лодок, решение о форме взаимодействия остаются в руках командующего германскими подводными силами.

2. В рамках единого верховного руководства командующий итальянским подводным флотом должен иметь широкую самостоятельность и ответственность. Командиры итальянских подводных лодок должны чувствовать, что ими командуют итальянцы»[1].

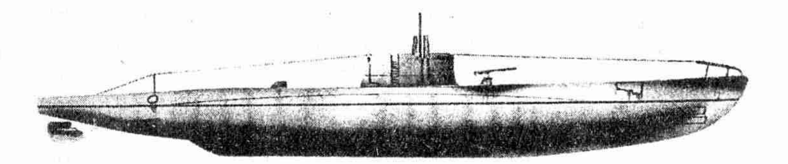
Кроме того, для ознакомления итальянцев с условиями использования немецких подводных лодок в Атлантике и с нашей тактикой была достигнута договоренность об участии командиров итальянских подводных лодок в дальних походах на немецких подводных лодках, о проведении переподготовки итальянских офицеров в немецких учебных флотилиях на Балтийском море и прочее.

Для итальянских подводных лодок была оборудована база в Бордо. С целью установления более тесного взаимодействия адмирал Парона откомандировал в штаб командующего немецкими подводными силами итальянского морского офицера. Мы же направили в штаб Парона своего офицера-подводника.

Чтобы освоиться с обстановкой в Атлантике, 27 итальянских подводных лодок вышли в первый боевой поход в район Азорских островов. Оттуда они возвратились уже на свою новую базу в Бордо.

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 5 ноября 1940 года.



Итальянская подводная лодка ***«Uebi Scebeli»*** ***(«Уэби Сцебели»).*** ***Водоизмещение:*** *710/880 тонн.* ***Размеры:*** *60 × 6,5 × 4,7 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, дизель/электромоторы.* ***Максимальная скорость:*** *14/7,5 узла.* ***Вооружение:*** *одно 100-мм (3,9") орудие, шесть 533-мм (21") торпедных аппаратов.* ***Спущена на воду:*** *октябрь 1937 г. «Uebi Scebeli» представляла собой однокорпусную подводную лодку малой дальности с балластными цистернами в центре корпуса. Это была одна из лодок типа «600», хорошо зарекомендовавшего себя во время Второй мировой войны. «Uebi Scebeli» была затоплена у Крита в 1940 г. после попадания глубинной бомбы*

После этого похода итальянские подводные лодки вместе с немецкими подводными лодками с октября начали принимать участие в боевых действиях в районе наиболее интенсивного судоходства – западнее Норт-Чаннела. Я указал им позиции западнее и юго-западнее района развертывания немецких подводных лодок, где воздушное наблюдение противника было слабее. От итальянских подводных лодок ждали помощи в основном по линии разведки. С их помощью предполагалось добиться осуществления нашего заветного желания: увеличить количество «глаз» в океане.

Однако октябрь и ноябрь 1940 года разочаровали нас. За это время итальянские подводные лодки ни разу не навели своих германских соратников на след противника. Донесения итальянских подводных лодок о противнике были или неточными, или приходили с опозданием. Командирам итальянских лодок не удавалось поддерживать контакт с противником и проводить атаки. Когда немецкие подводные лодки обнаруживали противника, поддерживали контакт с ним, подтягивали остальные подводные лодки и нападали на него, итальянские подводные лодки, как правило, опаздывали и не принимали участия в нападении.

Резкое различие в достижениях германских и итальянских подводных лодок становится особенно наглядным при сопоставлении данных о потопленных кораблях. За период с 10 октября по 30 ноября 1940 года итальянские подводные лодки в течение 243 суток, проведенных на позициях в районе боевых

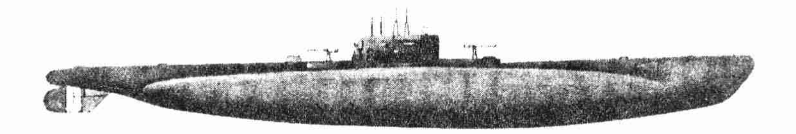
действий, потопили только одно судно водоизмещением 4866 рег.-бр. тонн. На одну подводную лодку приходилось, следовательно, 20 тонн в сутки. За то же время и в том же районе германские подводные лодки провели в море 378 суток и потопили 80 судов общим водоизмещением 435 189 рег.-бр. тонн. На каждую германскую подводную лодку приходилось 1115 тонн в сутки[1].

В чем же причины слабости итальянцев? Выявилось, что в основе боевой подготовки итальянских подводников лежали устаревшие методы боевого использования подводных лодок. Подводные лодки по-прежнему готовились к действиям в одиночку и к атаке противника из подводного положения, когда он будет обнаружен лодкой, находящейся на позиции. Сильное артиллерийское вооружение подводных лодок предназначалось для обстрела баз противника. Командиры итальянских подводных лодок не имели той длительной тренировки в совместных действиях, какую проходили в течение нескольких лет германские подводные лодки. У итальянских подводников не было отработано оповещение об обнаруженном противнике, они не умели осуществлять настойчивое преследование противника, длившееся иногда сутками и требовавшее огромного внимания из-за постоянной смены позиций, производимой на пределе видимости. Итальянские подводные лодки не могли выходить в атаку на противника на больших скоростях и особенно в ночных условиях. Они не были подготовлены к прорыву внутрь конвоя, корабли охранения которого непрерывно меняли курс.

Эти пробелы в боевой подготовке итальянских подводников нельзя было восполнить за несколько недель. Положение усугублялось конструктивными недостатками итальянских подводных лодок, затруднявших действия лодок против конвоев в надводном положении. Конструкторы немецких подводных лодок были сторонниками низких и небольших рубок. Они считали, что лодки с такими рубками труднее обнаружить в море. Кроме того, такие рубки позволяли верхней вахте обнаруживать противника раньше, чем тот мог заметить на горизонте низкую и небольшую рубку нашей подводной лодки. Итальянские же подводные лодки имели, наоборот, очень длинную и высокую рубку, которая и днем и ночью давала заметный на горизонте силуэт. Помимо всего прочего, тумбы перископов и козырек рубки были значительно выше наблюдателей.

---

[1] Подсчитано на основании опубликованных в Англии данных о потерях.



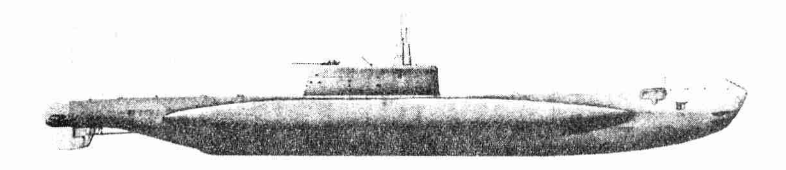
Итальянская подводная лодка ***«Barbarigo» («Барбариго»). Водоизмещение:*** *1059/1310 тонн.* ***Размеры:*** *73 × 7 × 5 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, дизель/электромоторы.* ***Максимальная скорость:*** *17,4/8 узлов.* ***Вооружение:*** *восемь 533-мм (21") торпедных аппаратов.* ***Спущена на воду:*** *1939 г. После более четырех лет активной службы в военно-морских силах она была переоборудована в подводный транспорт. Предполагалось использовать ее для доставки важных грузов в Японию и обратно. Первый такой рейс «Barbarigo» намеревалась совершить в июне 1943 г., но уже в Бискайском заливе подводная лодка была замечена самолетом союзников, атакована и потоплена. Из всей серии из 11 лодок типа «Barbarigo» Вторую мировую войну пережила только одна*

Итальянские подводные лодки не имели также в рубке шахты для притока воздуха к дизелям и отвода отработанных газов. Это значило, что в надводном положении они вынуждены были всегда идти с открытым рубочным люком. Если метеорологические условия на Средиземном море позволяли в надводном положении плавать с открытым люком, то в Атлантике это было не всегда возможно. При штормовой погоде волны захлестывали рубку, вода проникала в лодку через открытый люк и выводила из строя оборудование.

Адмирал Парона энергично принялся за устранение недостатков. В целях повышения мастерства командиров подводных лодок в Балтийском море проводились тактические учения с отработкой атак по обнаруженному конвою. Чтобы улучшить тактические свойства подводных лодок в соответствии с новыми задачами, Парона приказал срочно переделать их рубки на верфи военно-морской базы в Бордо. Рубки были уменьшены в размерах и снабжены шахтами для подачи воздуха к дизелям.

Однако вскоре обстановка вынудила нас на некоторое время отказаться от взаимодействия с итальянцами. Увеличения числа «глаз» так и не удалось достигнуть.

Итальянские подводные лодки с согласия адмирала Парона получили приказ о развертывании для самостоятельных действий в районах западнее и южнее позиций немецких подводных ло-



*Итальянская подводная лодка «Archimede» («Архимед»). **Водоизмещение:** 1032/1286 тонн. **Размеры:** 72,4 × 6,7 × 4,5 м. **Силовая установка:** Двухвальная, дизель-электромоторы. **Максимальная скорость:** 17/8 узлов. **Вооружение:** восемь 533-мм (21") торпедных аппаратов и 100-мм (4") орудие. **Спущена на воду:** март 1939 г. С начала Второй мировой войны и до мая 1941 г. «Archimede» действовала в Красном море и Индийском океане, затем совершила знаменательный переход вокруг мыса Доброй Надежды в Бордо и продолжила свои боевые операции уже в Атлантике. «Archimede» была потоплена 14 апреля 1943 г. неподалеку от побережья Бразилии*

док. Действуя против одиночных кораблей, некоторые итальянские подводные лодки добились здесь известных успехов.

За период с декабря 1940 года по февраль 1941 года число боевых подводных лодок вновь сократилось. Одно время для ведения боевых действий в Атлантике мы имели только 18 подводных лодок. Из них в море иногда находилось только шесть, а временами даже три лодки. Таким образом, войну против великой морской державы – Англии вели иногда только 120–240 человек из всего состава немецкого подводного флота. Большие бортовые номера наших подводных лодок, например U-570 или U-820, не означали, что мы имели соответствующее количество лодок. Эти номера призваны были вводить противника в заблуждение относительно истинного числа лодок в нашем подводном флоте.

Количество «глаз», с помощью которых командование подводных сил могло обнаружить конвои в Северной Атлантике, вновь уменьшилось. Итальянцы со своими 25 подводными лодками располагали теперь в Атлантике большими силами, чем мы.

Хорошие результаты отдельных итальянских подводных лодок, достигнутые ими южнее районов боевых действий немецких подводных лодок, и улучшение боевой подготовки в итальянском подводном флоте побудили вновь попытаться организовать взаимодействие немецких и итальянских лодок при атаках конвоев противника.

18 февраля 1941 года находившиеся в море итальянские подводные лодки получили приказ о переразвертывании в район южнее Исландии с целью продлить линию развертывания немецких подводных лодок далее на юг.

Последовал период тактического взаимодействия, длившийся до начала мая. Но и на этот раз наши надежды не оправдались. Если итальянские подводные лодки и потопили несколько одиночных судов, то при действиях против конвоев от них нельзя было ждать никакой помощи. В противоположность немецким подводным лодкам они не могли добиться успехов. Атаки конвоев у них не получались.

5 мая я пришел к заключению о нецелесообразности продолжать совместные действия в Северной Атлантике и решил отказаться от них и в будущем. На совещании с адмиралом Парона 15 мая мы утвердили районы боевых действий итальянских подводных лодок: а) районы западнее Гибралтара; б) район в Северной Атлантике южнее развертывания германских подводных лодок; в) согласно прежней договоренности, район на подходах к Фритауну.

В ходе боевых действий в южных районах, особенно в Карибском море и у берегов Бразилии, некоторые итальянские подводные лодки, действуя в одиночку и главным образом против отдельно идущих кораблей, добились значительных успехов. Результаты их дальних походов были равны успехам германских подводных лодок, действовавших в этих же районах. Один из командиров итальянских подводных лодок потопил 16 судов общим тоннажем 86438 рег.-бр. тонн, а другой – 11 судов общим тоннажем 90 601 рег.-бр. тонн.

Надо полагать, что причинами успеха итальянцев, действовавших в одиночку в Средней и Южной Атлантике, и их неспособности участвовать в совместных атаках по конвоям в суровых условиях Северной Атлантики являются особенности их характера и поведения в бою. Они способны энергично атаковать противника, проявляя при этом мужество и отвагу. Иногда в разгаре боя они действуют смелее и самоотверженнее немцев. Доказательством наступательного духа итальянцев может служить их прорыв в годы Первой мировой войны в австро-венгерскую военную гавань Пула и потопление там линейного корабля «Вирибус Унитис» или проникновение во время Второй мировой войны трех итальянских человеко-торпед под командованием Боргезе в порт Александрия, где они нанесли тяжелые повреждения стоявшим там линейным кораблям «Куин

Элизабет» и «Вэлиант». Известно также мужество членов экипажей итальянских подводных лодок «Торвичелли», «Галилей» и «Феррарис».

Действия же против конвоев требуют не только смелости и боевого порыва, но и выносливости, выдержки и крепких нервов. Без этих качеств нельзя выполнить задачу преследования конвоя, продолжающегося много часов и суток, когда подводная лодка, находясь под постоянной угрозой опасной близости к конвою, не имеет права атаковать его до подхода остальных лодок и наступления момента для совместной ночной атаки.

С моей точки зрения, немцы обладают большей стойкостью и упорством, чем итальянцы.

Итальянские подводные лодки не смогли оказать нам эффективной помощи в выполнении трудной задачи обнаружения конвоев в Северной Атлантике, где развертывались основные действия.

В связи с этим понятно стремление хотя бы предотвратить сокращение числа подводных лодок, действующих в Северной Атлантике. Ведь из-за длительных сроков строительства новых лодок рассчитывать на ощутимый рост их числа можно было только значительно позже.

Вот почему во второй половине 1940 года я не допустил переброски подводных лодок из Северной Атлантики в Южную. Запрещалось также использование подводных лодок для выполнения второстепенных задач и отправка большого числа подводных лодок, действовавших в Атлантике, в район Гибралтара и в Средиземное море.

Существует понятие «отвлекающий маневр», который проводится на второстепенных направлениях с целью вынудить противника отвести свои силы с главного направления на второстепенные. Этим облегчается положение своих войск, действующих на направлении главного удара. Но такой маневр имеет смысл, если он приносит выгоды своим войскам в стратегическом масштабе. Если же подобный маневр мешает выполнению главной задачи, он бессмыслен. Итак, осуществление отвлекающего маневра предполагает невозможность снимать с основного направления силы, которые служат решению главной стратегической задачи. Это допустимо лишь в том случае, если эти силы, осуществляя отвлекающий удар, одновременно выполняют и свою собственную задачу, которую они должны были бы выполнить на направлении главного удара.

Стратегической задачей германского военно-морского флота было ведение войны против торгового судоходства, то есть потопление возможно большего числа торговых судов противника. Топить – вот что было самым главным. Поэтому представлялось невозможным осуществлять отвлекающие удары (как бы хорошо они ни были обоснованы теоретически), если они не вели к общему изменению числа потопленных судов.

Правильность этой мысли становится особенно понятной, если стать на точку зрения противника. Заранее известно, как бы ответил противник на такой вопрос: «Что тебе выгоднее: чтобы я распылял твои силы и держал их в максимальном напряжении, но зато топил меньше судов или чтобы я не стремился к сковыванию твоих сил на всех участках, но зато уничтожал больше судов?»

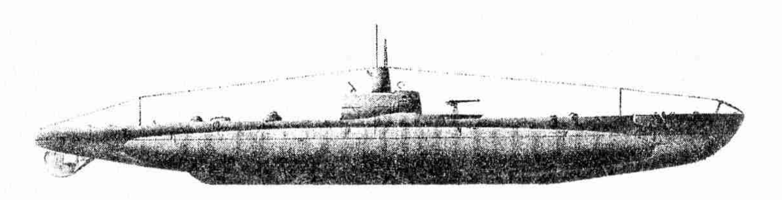
В 1940 году мне неоднократно предлагали перебросить возможно большее число подводных лодок в Южную Атлантику для осуществления тактической диверсии, которая обещала легкий успех. Штаб руководства войной на море предполагал наладить снабжение этих подводных лодок топливом с помощью обычных танкеров. Учитывая, что на основном театре, западнее Англии, имелось небольшое число подводных лодок, нельзя было решиться на проведение тактической диверсии на юге большим числом лодок. Каждая подводная лодка означала увеличение шансов на обнаружение конвоев и, таким образом, не только сама уничтожала суда противника, но и косвенно способствовала увеличению общего числа потопленных судов. Следовало принять во внимание и следующее соображение. Поскольку действия наших подводных лодок в районе западнее Англии были весьма эффективны, то даже в случае столь же успешных действий на юге общее число потопленных судов в расчете на ходовые сутки значительно уменьшилось бы из-за длительности переходов из баз в районы боевых действий и обратно. Одним словом, против переброски подводных лодок в южные районы с целью проведения там тактической диверсии выдвигались те же мотивы, которые заставляли воздерживаться от подобной переброски в период неблагоприятных метеорологических условий на севере.

Однако для командования подводных сил было важно знать обстановку в Южной Атлантике. Ведь со временем мог наступить момент, когда на повестку дня встал бы вопрос о перенесении подводной войны в южную часть Атлантического океана с целью увеличить общую цифру потоплении, даже несмотря на большую удаленность от баз.

Поэтому в июне 1940 года на юг направили только одну подводную лодку – U-A. Ее построили в Германии для турецкого флота и передали немецким подводным силам в начале войны. Из-за своих габаритов и неудобства в обслуживании она не годилась для использования против конвоев на севере. В ноябре–декабре 1940 года в тот же район отправили U-65, которая действовала там с большим успехом. Но если учесть длительность ее действий, эффект все же был меньшим, чем на севере. В соответствии с общим указанием штаба руководства войной на море в начале 1941 года на юг вновь послали только одну подводную лодку – U-37.

Лишь в феврале 1941 года, когда средняя цифра потоплении на севере снизилась, решили отправить в Южную Атлантику, в район подступов к Фритауну, несколько больших лодок «IX» серии. В течение первых четырех месяцев они действовали там с большим успехом. Им удалось восполнить то, что было упущено в северных районах. Но даже высокие цифры потопленного ими в южном районе боевых действий тоннажа не достигли средней цифры, которой мы добились летом 1940 года в северных районах.

Мы не имели достаточного числа подводных лодок для успешного обнаружения конвоев в Северной Атлантике и уничтожения их. В 1941 году, когда постепенно выявилась невозможность усилить в Атлантике действия наших крупных надводных кораблей, стало еще более необходимым и безотлагательным сосредоточение всех сил военно-морского флота для ведения подводной войны. Но наше политическое руководство так и не поняло особенностей этой войны. Оно только видело, что в 1941 году подводные лодки стали топить меньше кораблей противника, и не хотело признать, что причиной этого является отсутствие достаточного числа подводных лодок для обнаружения кораблей противника. Короче говоря, политическое руководство недостаточно ясно представляло себе важность этого вопроса. Я не имел доступа к Гитлеру. Кроме предложений и ходатайств, которые я адресовал штабу руководства войной на море, у меня не было других путей и средств убедить его в важности этого вопроса. И Гитлер не пришел к единственно правильному выводу о необходимости концентрации всех имевшихся в наличии подводных лодок для боевых действий в Атлантике. Летом 1941 года, наоборот, появилась тенденция откомандировывать боевые подводные лодки, действовавшие в Атлантике против торгового судоходства, для выполнения по-



*Итальянская подводная лодка «Guglielmo Marconi («Гуглиемо Маркони»). **Водоизмещение:** 1214/1513 тонн. **Размеры:** 76,5 × 6,8 × 4,7 м. **Силовая установка:** двухвальная, дизель/электродвигатели. **Вооружение:** одно 100-мм орудие, восемь 533-мм (21") торпедных аппаратов. **Спущена на воду:** июль 1939 г. Дальность надводного хода «Guglielmo Marconi» составляла 3000 миль (5700 км) при скорости 17 узлов и 10 500 миль (19 950 км) при скорости 8 узлов. Максимальная глубина погружения – 90 м. Была потоплена германской лодкой U-67 во время патрулирования в Атлантике в конце 1941 г.*

бочных задач. Часто эти задачи ставились без учета особенностей конструкции и вооружения подводных лодок, что иногда делало невозможным выполнение той или иной задачи.

По просьбе главнокомандующего военно-воздушных сил две боевые подводные лодки выделили для передачи два-три раза в сутки в определенных районах метеорологических сводок. В результате они выпали из боевого использования. Иногда на позициях в Атлантике находились всего четыре лодки, в таком случае использование половины из них для решения этой побочной задачи, отвлекавшей их от участия в бою, наносило весьма ощутимый вред делу уничтожения тоннажа противника.

С началом войны против России восемь подводных лодок направили в Балтийское море для действий против русских. Однако успехи этих лодок оказались незначительными, и в сентябре 1941 года их возвратили в подчинение командующего подводными силами.

С июля 1941 года для действий против России в Северный Ледовитый океан направлялось от четырех до шести подводных лодок, несмотря на то что там в это время еще не было налажено движение транспортов союзников. Поэтому лодки не обнаруживали там подходящих целей. Я неоднократно высказывался против этих перебросок, а по поводу действий подводных лодок в Северном Ледовитом океане писал следующее:

«1. До сих пор достигнуты весьма незначительные успехи. Причина: там используются малые суда, торпедные атаки по которым не обещают успеха.

2. Исход войны будет зависеть от успехов в деле нарушения снабжения Англии. Эту задачу могут решить только подводные лодки. Исход войны против России решается на суше. В этой войне подводные лодки в состоянии играть только вспомогательную роль»[1].

Часто нашим вспомогательным крейсерам, блокадопрорывателям, транспортам и трофейным судам придавалась подводная лодка, которая должна была сопровождать их при выходе в море и встречать возвращавшиеся с моря корабли с целью дальнейшего сопровождения их в базу. Такая подводная лодка служила крайне слабой защитой для кораблей и судов в случае нападения на них противника. Если бы противнику удалось потопить одно из охраняемых судов, она наверняка не смогла бы помочь ему. Нападение на судно производилось обычно или авиацией, или корабельной артиллерией, действовавшей на большом удалении от цели, причем противник старался не приближаться к нашим судам и не попадать в зону действия подводных лодок, о присутствии которых догадывался. Даже после потопления своей жертвы противник предпочитал оставаться на большом удалении от нее, а потом исчезал.

В начале ноября 1941 года штаб руководства войной на море потребовал выделить еще 14 подводных лодок (кроме двух, уже используемых для передачи метеорологических сводок) для решения второстепенных задач. В результате для ведения боевых действий в Атлантике у нас осталось от пяти до десяти подводных лодок. Я возражал против этого требования и писал по этому поводу:

«...Командующий подводными силами по-прежнему считает, что главной задачей подводной войны является уничтожение судов противника. С его точки зрения, только такие удары могут оказать решающее воздействие на Англию, которая будет только радоваться ослаблению подводной войны, грозившему затянуться на несколько недель. Поскольку теперешняя политическая и стратегическая обстановка неизбежно потребует отправки подводных лодок на Средиземное море, следует решительно избегать использования подводных лодок

---

[1] Журнал боевых действий штаба руководства войной на море, раздел «C-IV», с. 166–167.

для решения второстепенных задач, ибо это может парализовать подводную войну в Атлантике.

Урон, который наносит подводной войне использование подводных лодок для выполнения специальных заданий, нельзя измерять только числом непотопленных кораблей, приходящихся на каждую отдельную подводную лодку. Выпадение одной единицы сказывается на боевых действиях всех подводных лодок. В разведке выпадение одной подводной лодки означает сужение района разведки для всех лодок и уменьшение шансов на обнаружение противника. Обнаружение судов противника – самая трудная проблема подводной войны.

Отсутствие одной лодки после обнаружения противника уменьшает шансы на поддержание контакта с ним и на возобновление этого контакта в случае отрыва противника.

При нападении на противника шансы на успех каждой отдельной подводной лодки тем больше, чем большее число подводных лодок участвует в атаке, ибо это ведет к распылению сил обороны.

Итак, подводные лодки, выделенные для специальных заданий, не только упускают суда противника, которые они могли бы потопить, но и значительно снижают шансы на успех остальных подводных лодок, участвующих в боевых действиях.

...В заключение командующий подводными силами еще раз подчеркивает опасность использования подводных лодок для выполнения второстепенных задач, ибо это приводит к ослаблению или прекращению на какое-то время эффективной подводной войны против Англии»[1].

Здесь говорится об этом потому, что подводные лодки были решающей силой в выполнении главной задачи – задачи потопления судов противника. Все перебазирования подводных лодок, конечно, имели свой смысл и преследовали определенные цели. Однако по сравнению с тем ущербом, который наносился главной задаче, заключавшейся в потоплении судов противника, все положительное не имело смысла. Уничтожение тоннажа противника требовало сосредоточения сил, а не распыления их.

Важным стратегическим принципом войны является стремление собрать максимум сил на направлении главного удара. Поэтому никак нельзя было ослаблять подводную войну, кото-

---

[1] Журнал боевых действий штаба руководства войной на море, раздел «C-IV», с. 220–221; Журнал боевых действий штаба подводных сил, 10 ноября 1941 года.

рую мы вели в Атлантике. В Англии знали, какие выгоды могло сулить это ослабление. Там считали, что тактические диверсии, которые имели место и в 1942 году, избавили их от потерь судов, чего они боялись больше всего.

К этим недостаткам, распылению сил и затруднениям, с которыми сталкивалось ведение военных действий в Атлантике, в сентябре 1941 года прибавилось еще одно событие, почти полностью парализовавшее подводную войну. Имеется в виду неблагоприятная военная обстановка на Средиземном море, вызвавшая переброску туда большого числа подводных лодок из Атлантики.

Как же сложилась эта неблагоприятная обстановка на Средиземном море?

30 января 1939 года британское правительство одобрило план ведения войны, представленный адмиралтейством. План был составлен в расчете на войну с Германией и Италией[1]. Он также учитывал возможность активного вмешательства в войну Японии.

На первом месте в английском плане стоял вопрос о защите атлантических коммуникаций. Этот вопрос был назван «самым важным», ибо потеря коммуникаций повлекла бы за собой «быструю и окончательную катастрофу».

Второй по важности проблемой было Средиземное море, где проходили танкеры с нефтью из Персидского залива и торговые суда из Индии и Дальнего Востока. Поскольку пользование средиземноморскими коммуникациями могло стать для Англии невозможным из-за угрозы со стороны Италии, план войны предусматривал для торгового судоходства другой, более длинный путь вокруг мыса Доброй Надежды. Однако в Англии не отказывались от Средиземного моря и считали чрезвычайно важным удерживать в своих руках подступы к Средиземному морю – с запада со стороны Гибралтара и с востока со стороны Красного моря. Английское командование считало, что господство в районе Гибралтара наряду с блокадой Италии позволит обеспечить контроль над атлантическими коммуникациями, проходящими с севера на юг.

Именно поэтому английские суда с весны 1940 года направлялись вокруг мыса Доброй Надежды, несмотря на то что Италия в то время еще соблюдала нейтралитет. Поражение Франции в июне 1940 года и выход из войны французского флота повлекли за собой дальнейшее ухудшение положения Англии

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 41.

на Средиземном море. Английское адмиралтейство считало необходимым оттянуть свои корабли из восточной части Средиземного моря и сосредоточить их вблизи Гибралтара. Это решение было вызвано опасениями за коммуникации в Атлантике, которые следовало защищать в первую очередь. После капитуляции французского флота английское адмиралтейство считало невозможным наряду с решением главной задачи в Атлантике, как и прежде, осуществлять контроль в восточной части Средиземного моря. Однако Черчилль вмешался и не позволил провести это решение в жизнь. Воздавая должное доводам, выставленным адмиралтейством, он все же опасался потери Мальты и Египта[1].

Все эти моменты иллюстрируют отношение Англии к проблеме Средиземного моря. У стран же оси не было единого плана совместных боевых действий Италии и Германии. Отсутствовал и план ведения войны на Средиземном море.

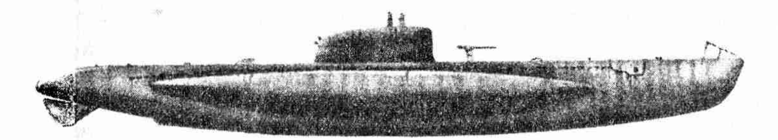
10 июня 1940 года в войну вступила Италия. Последующие события показали, что Италия не имела никакой стратегической концепции ведения войны на Средиземном море. Италии в первую очередь следовало обеспечить безопасность своих позиций в Северной Африке и расширить их в западном и восточном направлениях. Северное побережье Африки является тем щитом, который прикрывает имеющие большую протяженность берега Италии. Это побережье могло служить исходной базой для действий на море, и особенно с воздуха, против морских коммуникаций Англии, проходящих в Средиземном море с востока на запад. Надо было использовать его в качестве плацдарма для наступления на Египет и на нефтяные районы Англии на Ближнем Востоке, играющие существенную роль в снабжении Англии нефтью.

Предпосылкой для укрепления и расширения позиций в Северной Африке были активные действия итальянского флота против английских военно-морских сил в Средиземном море и в первую очередь захват на Мальте военно-морской авиабазы, которая угрожала итальянским коммуникациям, идущим к Северной Африке. Италия была в состоянии выполнить эту задачу: она обладала достаточно сильным флотом и авиацией.

Итальянский надводный флот и подводные силы действовали не так успешно, как этого ждали враги и друзья Италии, учитывая сильный состав ее ВМС. Итальянский флот не проводил

---

[1] *Churchill, Winston S.* The Second World War. Vol. II, p. 390, 392.



Итальянская подводная лодка «Aradam» («Арадэм»). ***Водоизмещение:*** *691/880 тонн.* ***Размеры:*** *60,2 × 6,5 × 4,6 м.* ***Силовая установка:*** *Двухвальная, дизель/электродвигатели.* ***Максимальная скорость:*** *14/7 узлов.* ***Вооружение:*** *шесть 530-мм (21") торпедных аппаратов и 100-мм (4") орудие. «Aradam» и 17 однотипных ей субмарин принадлежали к классу подводных лодок прибрежного действия. Во время Второй мировой войны эти лодки неплохо проявили себя. Несмотря на низкую надводную скорость, они были очень крепки и маневренны.*

наступательных операций против военно-морских сил Англии. При встречах с английскими кораблями итальянцы не имели успеха. Количественно сильный подводный флот Италии, действовавший на Средиземном море, даже при незначительных успехах нес большие потери, в то время как английские подводные лодки добивались хороших результатов.

Гросс-адмирал Редер, получив соответствующие доклады от штаба руководства войной на море, дважды ходатайствовал о переносе центра тяжести боевых действий на Средиземное море. Штаб руководства войной на море еще не знал о намерении Гитлера начать в следующем году силами сухопутной армии и авиации войну с Россией. Переброска сил на Средиземное море должна была обеспечить странам оси захват Ближнего Востока. Германская армия и авиация вместе с итальянскими вооруженными силами получили бы в этом случае возможность внести свой вклад в борьбу с главным противником – Англией. Что же касается флота, то главным театром его военных действий оставался Атлантический океан.

Боевые действия в Северной Африке и в дальнейшем развивались неблагоприятно. Зимой 1940/41 года наступление англичан поставило итальянцев перед угрозой потери Северной Африки. И на этот раз они приняли предложенную Гитлером помощь, от которой в 1940 году отказались.

В феврале 1941 года Роммель[1] прибыл в Ливию. Развернув стремительное наступление, он отбросил английскую армию к

[1] *Роммель, Эрвин* (1891–1944) – фельдмаршал фашистской Германии. – *Прим. ред.*

египетской границе. Выполнив эту задачу, он получил от верховного главнокомандования приказ воздержаться от дальнейшего продвижения, так как снабжение его армии находилось под угрозой. И опасения имели все основания. Английское командование знало, в чем заключалась слабость наступления Роммеля. Авиация, подводные лодки и надводные силы Англии, которые базировались на Мальту, атаковали итальянские конвои, следовавшие в Африку. Военное руководство Италии было не в состоянии обеспечить эффективную защиту конвоев на всем пути их следования.

Именно в этот момент дала себя знать ошибка итальянцев, которая состояла в том, что они не оккупировали Мальту до начала африканской операции. На необходимость этой акции им неоднократно указывал наш офицер связи при верховном командовании итальянского флота адмирал Вейхольд. Дало себя знать и то, что итальянский флот не начал наступательных действий против сравнительно слабых военно-морских сил Англии сразу же после объявления войны. Нельзя было решить задачу охраны коммуникаций, идущих в Северную Африку, чисто оборонительными мерами по защите конвоев. Кроме того, война с Грецией вызвала перенапряжение и распыление сил военного и торгового флотов Италии, вследствие чего они страдали еще и от недостатка топлива.

Начиная с июля 1941 года из общего числа кораблей и судов, которые участвовали в снабжении войск, действовавших в Северной Африке, итальянцы ежемесячно теряли 70 процентов потопленными и поврежденными. Армия Роммеля испытывала недостаток в предметах снабжения и находилась в опасности. Для выправления положения военно-морским силам приказано было направить на Средиземное море подводные лодки. В конце сентября 1941 года из Атлантики через Гибралтар прошли первые шесть подводных лодок. В начале ноября за ними последовали еще четыре лодки. Приход опытных боевых экипажей на Средиземное море тотчас же дал себя знать. 14 ноября 1941 года U-81 потопила в районе восточнее Гибралтара английский авианосец «Арк-Ройял», 25 ноября U-331 потопила в восточной части Средиземного моря английский линейный корабль «Бархэм», а 14 декабря U-557 потопила западнее Александрии английский крейсер «Галатеа».

Помимо переразвертывания подводных лодок в конце октября, было приказано перебросить в район Средиземного моря 2-й воздушный флот Германии, которым командовал Кессель-

ринг. Авиация 2-го воздушного флота почти вывела из строя английскую военно-морскую базу на острове Мальта, откуда английские силы осуществляли нападение на итальянские конвои. В результате действий 2-го воздушного флота и подводных лодок, повреждений и потерь, понесенных английским флотом на наших минах, выставленных на подступах к Триполи, а также из-за действий итальянских человеко-торпед в порту Александрия английский флот и авиация почти прекратили удары по морским коммуникациям, которые использовались африканским корпусом. Роммель, который в конце 1941 года из-за недостатка вооружения и предметов снабжения вынужден был отступить почти на исходный рубеж, в январе 1942 года начал новое наступление. Обстановка на море и в воздухе в центральной части Средиземного моря, где проходили главные коммуникации снабжения, изменилась в нашу пользу.

Само собой разумеется, что переброска подводных лодок на Средиземное море значительно ослабила боевые действия в Атлантике. Однако это было неизбежно: следовало ликвидировать опасность, нависшую над африканским корпусом. Но 22 ноября 1941 года из штаба руководства войной на море был получен новый приказ о переброске всех подводных лодок на Средиземное море и в район западнее Гибралтара. Этот приказ, означавший перенесение центра тяжести боевых действий из Атлантики в Гибралтар, обосновывался следующим образом:

«1. Наступление английских войск в Северной Африке, а также подготавливаемая британскими войсками и частями армии де Голля десантная операция во Французскую Северную Африку ставят под сильную угрозу все Средиземное море и Италию. Создание перевеса в силах флота в районе Гибралтара будет иметь чрезвычайно важное значение для улучшения обстановки и предотвращения кризиса, поскольку этот район – узел коммуникаций, по которым суда следуют с запада в Средиземное море и из Средиземного моря на запад.

2. Сложившаяся обстановка и чрезвычайная важность сохранения позиций на Средиземном море вынуждает нас к массированному использованию подводных лодок на направлении главного удара до восстановления положения»[1].

29 ноября 1941 года штаб руководства войной на море потребовал развернуть на позициях по обе стороны Гибрал-

---

[1] Журнал боевых действий штаба руководства войной на море, раздел «А», 22 ноября 1941 года.

тарского пролива 15 подводных лодок. Еще 10 лодок должны были находиться на позициях в восточной части Средиземного моря. Постоянное выполнение этого требования означало использование всех боевых подводных лодок на Средиземном море и прекращение боевых действий в Атлантике.

Я был противником такого использования подводных лодок и особенно возражал против развертывания их в районах западнее и восточнее Гибралтарского пролива. В многочисленных устных и письменных докладах, а также радиограммах в адрес штаба руководства войной на море я пытался отстоять свою точку зрения и добиться возвращения в Атлантику подводных лодок, действовавших в районе Гибралтара[1].

Считалось маловероятным, что для предстоящего наступления из Египта англичане будут подтягивать силы с запада через Гибралтарский пролив по растянутым коммуникациям Средиземного моря. Я предполагал, что своей армии в Египте они уже доставляют подкрепление и продовольствие, но не с запада, а с востока, то есть английские транспорты огибают мыс Доброй Надежды и через Красное море проходят в Суэцкий канал[2]. Ныне известно, что это предположение было правильным. Мы сомневались в достоверности данных о якобы подготавливаемой десантной операции во Французскую Северную Африку (район Орана или Алжира), о чем сообщалось 21 ноября в сводке германского морского командования в Италии. В западной части Средиземного моря не было заметно никаких признаков готовящейся операции. Правда, в Гибралтаре к этому времени было сосредоточено большое число транспортов, но это происходило всякий раз, когда готовилась отправка конвоев в Англию, так что ничего необычного в таком сосредоточении судов не было. Для обеспечения десантной операции следовало усилить в Гибралтаре военно-морские силы, в то время как они, наоборот, были значительно ослаблены вследствие потопления авианосца «Арк-Ройял».

В этой связи считалось неоправданным с оперативной точки зрения постоянное пребывание 15 подводных лодок на позициях в районе Гибралтара. С тактической точки зрения развертывание их там также было неправильным. Район Гибралтара находился под постоянным контролем английской авиа-

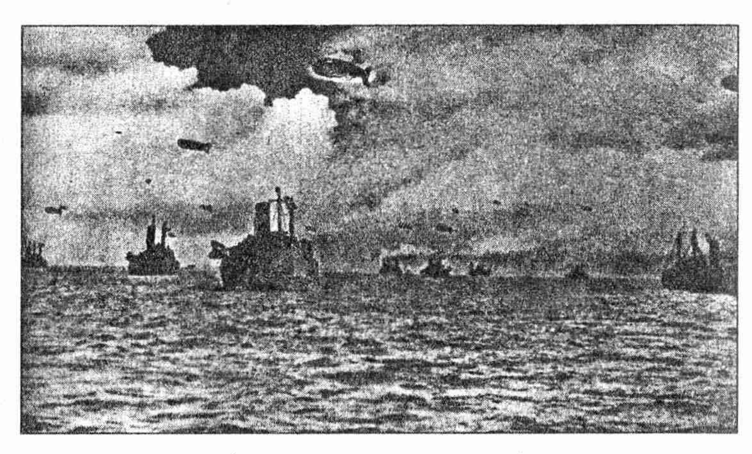
---

[1] Журнал боевых действий штаба руководства войной на море, раздел «C-IV», с. 242, 260–261, 285–286, 290–295.

[2] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 26 ноября 1941 года.

ции, базировавшейся на расположенную в непосредственной близости от него авиабазу. К тому же английское командование в любую минуту могло выставить по обе стороны от Гибралтарского пролива корабли противолодочной обороны. Следовало также учесть, что после прорыва наших подводных лодок в Средиземное море в конце сентября 1941 года Англия с целью усиления противолодочной обороны в районе Гибралтара оттянула свои силы из Атлантического океана, тем более что очень скоро в Атлантике стал наблюдаться спад активности германских подводных лодок. Наши подводные лодки, развернутые на позициях в районах западнее и восточнее Гибралтарского пролива, постоянно подвергались опасности и поэтому почти все время находились в подводном положении. Это затрудняло наблюдение за обстановкой и привело, соответственно, к сокращению числа обнаруженных кораблей противника. За весь период пребывания на позициях лодки фактически так и не установили, где проходили коммуникации, по которым суда противника следовали с запада на восток. Находясь большую часть времени в подводном положении и будучи «привязанными» к своим позициям, подводные лодки вынуждены были ждать, когда судно противника случайно «наткнется» на одну из них, – только тогда могла идти речь об атаке. Кроме того, появились потери. Если первые четыре подводные лодки, совершившие прорыв через Гибралтарский пролив, потерь не понесли, то из состава второй группы одна лодка погибла. В результате усиления противолодочной обороны противника в дальнейшем погибли еще три подводные лодки, а пять были тяжело повреждены авиационными противолодочными бомбами при попытке прорваться в Средиземное море. Это вынудило их вернуться в базу на побережье Бискайского залива. Итак, 33 процента боевых подводных лодок было выведено из строя.

В этих условиях очень тяжело было возвратить в Атлантический океан подводные лодки, находившиеся на Средиземном море. Из Атлантического океана в Средиземное море через Гибралтарский пролив проходит сильное течение (лишь вблизи берегов это течение имеет противоположное направление). Оно облегчает проникновение подводных лодок через Гибралтарский пролив в Средиземное море, ибо втягивает подводные лодки, ушедшие под воду от наблюдения. Однако при проходе их из Средиземного моря на запад, в Атлантический океан, это же самое течение является серьезным препятстви-



Английский конвой на переходе

ем. Движение в надводном положении против течения могло происходить только в ночное время, но уложиться в одну ночь им никак не удалось бы, а двигаться в надводном положении в светлое время суток в данной обстановке значило бы погубить подводную лодку. Движение в подводном положении, на которое мы должны были ориентироваться, учитывая сильную противолодочную оборону противника, в середине пролива почти невозможно из-за стремительного течения, несущего погруженную подводную лодку обратно в Средиземное море. Плавание у берегов пролива слишком опасно в военное время. Одним словом, подводные лодки, переброшенные из Атлантики на Средиземное море, попадали в «мышеловку»[1]. Вот почему следовало очень серьезно взвесить, какие силы нужно было направить на Средиземное море, поскольку из-за трудности перевода в Атлантику они уже не могли принимать участия в операциях в других районах.

В этом заключалась суть проблемы боевого использования подводных лодок на Средиземном море. Следует еще раз подчеркнуть, что самой главной задачей германских военно-морских сил, и в первую очередь подводного флота, задачей, превосходящей по своему значению все остальные, являлось ведение военных действии против торгового судоходства на жизненно

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 18 декабря 1941 года.

важных коммуникациях Англии в Атлантике. Там проходила основная жизненная артерия Англии, питаемая США. Соответственно этому и Англия считала своей важнейшей стратегической задачей защиту этих коммуникаций. Следовательно, оттягивать силы из Атлантики для других целей можно было только в самом критическом положении и в таких масштабах, которые необходимы были для исправления этого положения.

Командование германского флота вынуждено было высшей инстанцией перебрасывать свои силы из Атлантики на Средиземное море. Штаб руководства войной на море в свое время настаивал перед политическим руководством Германии осуществить стратегически оправданное наступление на Египет и Ближний Восток. Он считал, что это наступление можно провести, не вводя германские военно-морские силы на Средиземное море. Но расчеты штаба не оправдались. Итальянский флот не смог самостоятельно справиться с задачами, возникшими на Средиземном море при наступлении в Северной Африке. Поэтому в конце концов пришлось направить на Средиземное море наши подводные лодки. Они в значительной степени помогли ликвидировать создавшееся там опасное положение, но оказались неспособными самостоятельно решить проблему снабжения наших сил на Средиземном море.

Господство на коммуникациях, идущих в Северную Африку, прежде всего было вопросом нашего господства в воздухе, которого можно было достигнуть лишь путем ликвидации английских баз на Мальте. Поэтому перевод подводных лодок на Средиземное море следовало максимально ограничить. По моему мнению, ничем нельзя было возместить полное обнажение позиций в Атлантике и приостановку боевых действий в этом районе на семь недель.

Штаб руководства войной на море очень неохотно уступал моим возражениям против использования подводных лодок на Средиземном море и в районе Гибралтара. Даже когда 7 декабря 1941 года в войну вступила Япония, что, несомненно, сковало английские военно-морские силы на Дальнем Востоке и сделало весьма маловероятной десантную операцию силами англичан и армии де Голля [1], наше командование все еще про-

[1] Здесь Дениц выступает в роли адвоката американо-английских правящих кругов, пытаясь оправдать саботаж открытия второго фронта якобы «скованностью» сил на Дальнем Востоке. В действительности же Англия располагала к осени 1941 года на Британских островах армией, насчитывавшей свыше двух миллионов солдат (без частей местной обороны и воздушных

должало считать направлением главного удара район Средиземного моря[1]. Массированное использование подводных лодок в районе Гибралтара весьма неблагоприятно отразилось на подводной войне против США, которую мы развернули в начале 1942 года.

Справедливость моего отрицательного отношения к массированному применению подводных лодок в районе Средиземного моря и требование не забывать, что главным театром для них была Атлантика, позже подтвердили официальные английские источники, в которых описывался этот период боевых действий германских подводных лодок на Средиземном море.

В книге Роскилла «Война на море» указывается:

«Дело не только в том, что немецкие подводные лодки понесли весьма ощутимые потери на новом театре военных действий (в течение ноября – декабря там было потоплено не менее семи лодок). Переброска немецких лодок из Атлантики принесла нам благодатное облегчение на этом жизненно важном театре военных действий. Когда германское командование приказало перебросить подводные лодки на Средиземное море, оно ничего не знало о намерении японцев 7 декабря вступить в войну. Поэтому оно не могло предвидеть, что новый союзник сыграет большую роль в деле поддержки Италии и спасения армий стран оси в Африке. Однако весьма сомнительно, чтобы переброска немецких подводных лодок принесла противнику какие-либо преимущества на длительное время, особенно если учесть, что с переходом подводных лодок на Средиземное море неизбежно пошло на убыль их наступление в Атлантике»[2].

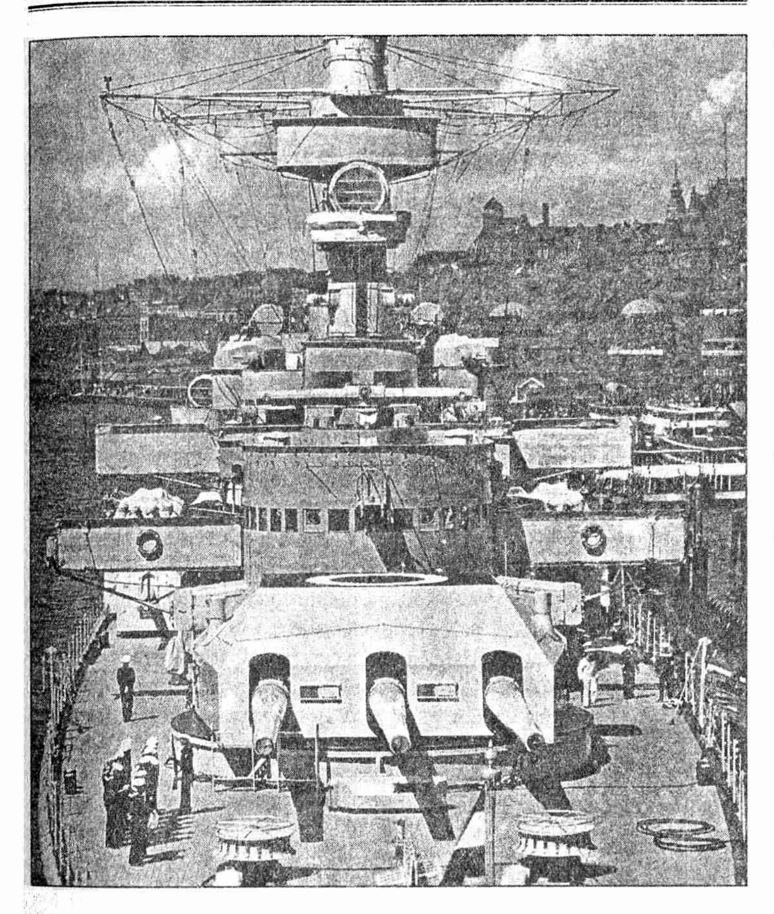
В связи с рассмотрением вопроса о сокращении числа подводных лодок в Атлантике следует упомянуть и о боевых действиях надводных кораблей, и о их влиянии на подводную войну.

сил). Еще больше сил имели США. Совершенно очевидно, что этих контингентов было вполне достаточно не только для проведения десантной операции второстепенного значения, но и для открытия второго фронта.

Подлинная причина пассивности США и Англии заключалась в их намерении выждать результаты борьбы на советско-германском фронте, которая должна была ослабить не только Германию, но и Советский Союз. – *Прим. ред.*

[1] Как известно, в плане «Барбаросса» отмечалось, что «центром тяжести операций военно-морского флота и на время Восточного похода остаются действия против Англии». Вот таким главным направлением действий флота против Англии и считался в определенный период район Средиземного моря. – *Прим. ред.*

[2] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 540.



Немецкий «карманный» линкор «Дойчланд» (позже «Лютцлов»)

Для решения стратегической задачи германского военно-морского флота, которая заключалась в ведении войны против торгового судоходства Англии, гросс-адмирал Редер с первых же дней войны смело использовал и крупные надводные корабли: линейные корабли, броненосцы и крейсера, – несмотря на их малое число. Учитывая задачу, стоявшую перед этими кораблями, им было дано указание избегать столкновений с превосходящим или даже равным по силе противником. Их глав-

ная задача состояла в потоплении торговых судов. Кроме того, штаб руководства войной на море, посылая эти корабли в Атлантику, ждал сильной реакции со стороны противника: увеличения числа кораблей охранения в составе конвоев, привлечения в некоторых случаях даже линейных кораблей во всех районах, где можно было ждать появления наших кораблей. Итак, переброска в Атлантику крупных кораблей явилась следствием правильной стратегической концепции.

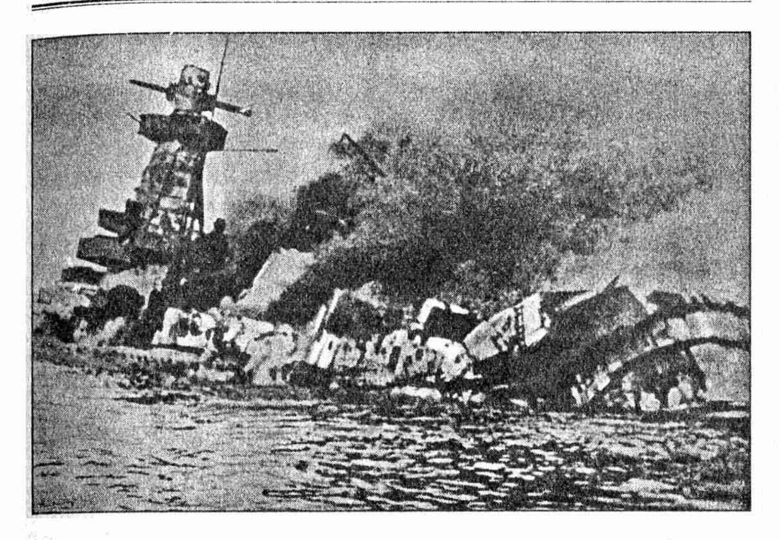
Еще до начала войны в Атлантику отправили линейные корабли «Дойчланд» и «Граф Шпее», чтобы в случае войны они своевременно прибыли в назначенные им районы боевых действий. Осенью 1940 года для борьбы против торгового судоходства туда же вышел броненосец «Адмирал Шеер». За ними последовал тяжелый крейсер «Хиппер», а в январе 1941 года – линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау».

Судьба «Графа Шпее»[1] известна всем. Действия остальных крупных кораблей протекали успешно, несмотря на превосходящие силы противника. «Адмирал Шеер» потопил девятнадцать судов общим тоннажем 137 000 рег.-бр. тонн и отправил в Германию в качестве трофеев два танкера. Он находился в море 161 сутки. Оба линейных корабля за два месяца потопили судов общим тоннажем 116 000 рег.-бр. тонн, а «Хиппер» потопил 14 судов и тяжело повредил английский крейсер «Беруик».

Штабу руководства войной на море удалось также сковать вооруженные силы противника. В состав охранения английских конвоев, с которыми в Атлантике встретились «Шарнхорст» и «Гнейзенау» 8 февраля и 7 марта 1941 года, входило по одному линейному кораблю. В соответствии с приказом наши линейные корабли не напали на эти конвои. Учитывали, что в случае повреждения этих линейных кораблей в бою ставилось под угрозу их дальнейшее пребывание в боевой готовности в Атлантическом океане.

---

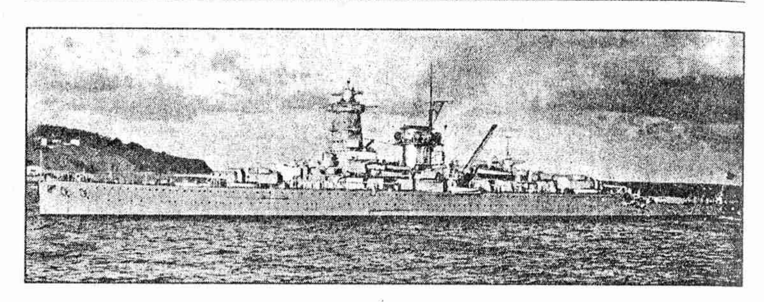
[1] С августа и до конца сентября 1939 года германский линкор «Адмирал граф Шпее» находился в Южной Атлантике между островом Святой Елены и Бразилией в ожидании приказа о начале военных действий. В конце сентября, получив приказ, он начал рейдерство. Ему удалось потопить 9 пароходов. 13 декабря его настигли английские крейсера «Эксетер», «Аякс» и «Ахиллес». В бою с ними ему удалось вывести из строя «Эксетер» и нанести серьезное повреждение «Аяксу». Повреждения, полученные «Графом Шпее», принудили его направиться в Монтевидео. 17 декабря 1939 года, блокируемый английскими крейсерами, он был взорван командой из-за невозможности прорваться в океан. – *Прим. ред.*



Затопление германского «карманного» линкора «Адмирал граф Шпее». 17 декабря 1939 г.

Однако 7 марта силами двух подводных лодок – U-105 и U-124 удалось организовать преследование конвоя, обнаруженного в районе северо-восточнее островов Зеленого Мыса. Адмирал Лютьенс, командовавший группой, в которую входили оба германских линейных корабля, с целью облегчить действия наших тяжелых кораблей поставил перед подводными лодками задачу уничтожить английский линейный корабль «Малайя», сопровождающий конвой. Но им не удалось этого сделать. Зато подводные лодки потопили пять судов из состава конвоя. И только спустя две недели U-106 или U-105 при атаке конвоя добилась попадания торпедами в «Малайю», который находился в составе сил охранения конвоя, следовавшего через Южную Атлантику в Англию.

Действия крупных надводных кораблей в эти месяцы, когда в Атлантике находилось небольшое число подводных лодок, явились своевременной и эффективной помощью подводным лодкам. После первого нападения «Адмирала Шеера» на английский конвой 5 ноября 1940 года англичанам приходилось вводить в состав охранения конвоев линейные корабли, что, несомненно, создавало известные трудности для английского



Немецкий «карманный» линкор «Адмирал Шеер»

флота и распыляло его силы. Однако то, в чем командующий подводными силами был заинтересован более всего, не произошло: силы охранения английских конвоев, предназначенные для борьбы против наших подводных лодок, не уменьшились, и воздушное наблюдение за ними не ослабло.

К сожалению, в последующие месяцы произошли события, которые отрицательно сказались на всем ходе подводной войны. Они явились следствием того, что линейные корабли «Гнейзенау» и «Шарнхорст», а позднее и «Принц Ойген» базировались на Брест.

22 марта 1941 года, после двухмесячных действий в Атлантике, оба линейных корабля вошли в Брест. У «Шарнхорста» были повреждены двигатели, и он на долгое время вышел из строя. 6 апреля 1941 года «Гнейзенау», находясь на стоянке в Бресте, подвергся воздушным атакам и получил одно торпедное попадание и четыре бомбовых. Корабль был выведен из строя на несколько месяцев.

Для ремонта линейных кораблей из всех германских баз, расположенных на побережье Бискайского залива, в Брест были направлены немецкие судостроители и судоремонтники (около 800 человек), которые до этого ремонтировали боевые подводные лодки, возвращавшиеся из боевых походов. Понятно, что вследствие отсутствия рабочей силы ремонт подводных лодок затягивался на долгое время. Все это мешало эффективному использованию и без того малого числа боевых подводных лодок, снижало среднюю цифру потопленных кораблей и в итоге было выгодно противнику.

Я возражал против переброски рабочих, занятых ремонтом подводных лодок, главного боевого средства в войне против

Англии, и считал, что для ремонта линейных кораблей следовало брать рабочих с германских верфей, на которых обычно производится ремонт надводных кораблей. Учитывая успехи, достигнутые крупными надводными кораблями, и то влияние, которое они оказывали на характер боевых действий противника, мы все же не имели права упускать из виду главную задачу, состоявшую в потоплении тоннажа противника, ибо только это могло приблизить нас к приемлемому для Германии окончанию войны. Для решения данной задачи подводная лодка была наиболее эффективным и с точки зрения затрат наиболее экономичным средством борьбы в войне против Англии. Во всяком случае, нельзя было допускать ослабления подводных сил. Тем не менее летом 1941 года соотношение числа находившихся в море боевых подводных лодок к их общему числу значительно ухудшилось.

В интересах подводного флота мы требовали целеустремленного использования ограниченных производственных мощностей наших верфей. Необходимость в этом стала особенно очевидной, когда отчетливо выявилась невозможность действий крупных надводных кораблей в Атлантике. Все эти соображения были вновь изложены в докладной записке главнокомандующему военно-морских сил 26 ноября 1941 года. В ней отмечалось следующее:

«Командующий подводными силами считает, что благодаря сокращению сроков ремонта подводных лодок удается значительно увеличить число одновременно действующих боевых подводных лодок. Поэтому самой эффективной и необходимой мерой увеличения числа боевых подводных лодок, готовых к выходу в море, следует считать создание постоянного контингента рабочих для ремонта подводных лодок.

Учитывая обстановку, создавшуюся в промышленности, нельзя рассчитывать на приток рабочих на флот извне. Поэтому военно-морские силы, по-видимому, вынуждены будут увеличивать число рабочих, занимающихся ремонтом подводных лодок, за счет собственных ресурсов.

Отсюда вытекает необходимость использовать судоремонтников, находящихся в распоряжении военно-морского флота, только для строительства или ремонта тех военных кораблей, которые крайне необходимы для ведения боевых действий.

Учитывая острую нужду в судоремонтниках, командующий подводными силами предлагает в каждом отдельном случае особо изучать вопрос о том, насколько ремонт линейных кораб-

лей и крейсеров, а также ремонт и строительство эскадренных миноносцев необходимы для ведения войны.

Мы воюем с двумя сильнейшими морскими державами, которые господствуют в Атлантическом океане, являющемся решающим театром морских сражений. Действия наших военно-морских сил в этом районе были отважными. Однако времена действий надводных кораблей прошли. Использование крупных надводных кораблей не принесет ожидаемого успеха. Очень скоро из-за контрмер противника оперативная задача наших надводных кораблей изменится, и вместо нападения на коммуникации противника они вынуждены будут уклоняться от столкновения с превосходящими силами противника.

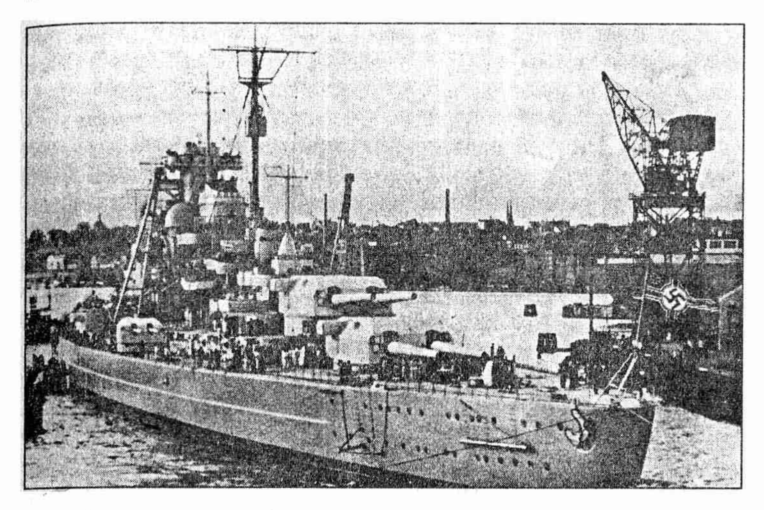
Снабжение путем использования надводных транспортов оказалось невозможным.

Итак, только подводная лодка способна проникнуть в районы, где господствует противник, и длительное время вести там боевые действия, ибо ей не придется сталкиваться с превосходящими силами противника. Увеличение числа линейных кораблей и крейсеров противника в том или ином районе означает для подводной лодки не увеличение опасности, а, напротив, увеличение количества объектов для потопления.

Командующий подводными силами подчеркивает, что для ведения боевых действий в Атлантике участие линейных кораблей и крейсеров не представляется необходимым. Использование этих кораблей для выполнения других задач, например для захвата островов, невозможно; значит, эти корабли не являются больше главным боевым средством в данной войне, и, следовательно, силы, занятые на ремонте линейных кораблей и крейсеров, следует перебросить на ремонт подводных лодок, которые несут на себе основную тяжесть войны»[1].

В этой докладной записке я выдвинул далеко идущие требования в интересах подводной войны. Как командующему подводными силами мне нельзя было рассуждать иначе. Однако этой запиской я ничего не добился. По-видимому, главнокомандующий военно-морских сил, принимая решение по вопросам распределения производственных мощностей и рабочей силы на флоте, руководствовался еще и другими соображениями. Позднее, в 1943 году, занимая пост главнокомандующего военно-морских сил, я сам ходатайствовал перед Гитлером об оставлении в строю крупных кораблей и, следовательно, об их

[1] Сов. секретный документ командующего подводными силами, Вг № 3618.



Гордость немецкого флота линкор «Бисмарк» (потоплен во время своего первого плавания)

ремонте. Правда, в это время я получал от главы правительства все необходимое для строительства и ремонта подводных лодок. И в дальнейшем не возникало никаких трений в отношении распределения сил для ремонта. Но в 1941 году, являясь командующим подводными силами, я вынужден был протестовать против ущемления интересов подводного флота из-за ремонта крупных кораблей.

Здесь мне хочется сказать несколько слов о трагическом походе «Бисмарка», поскольку он повлиял на действия подводных лодок и поскольку подводные лодки пытались помочь ему.

Готовясь к этой операции, командующий флотом адмирал Лютьенс 8 апреля 1941 года встретился со мной в Париже, и мы выработали порядок поддержки действий «Бисмарка» в Атлантике силами подводных лодок:

1. Развертывание подводных лодок и в дальнейшем будет происходить в соответствии с принятыми методами боевого использования подводных лодок.

2. При наличии условий для взаимодействия ударного соединения с подводными лодками это взаимодействие должно быть установлено. С этой целью на «Бисмарк» откомандировывается опытный офицер-подводник.

3. Прослушивая частоты, на которых работают подводные лодки, командующий флотом будет постоянно иметь информацию о позициях подводных лодок и о намерениях командующего подводными силами.

Утром 24 мая 1941 года при прорыве «Бисмарка» и «Принца Ойгена» через Датский пролив «Бисмарку» удалось потопить английский линейный крейсер «Худ». Несмотря на повреждения, полученные «Бисмарком» в бою, оба немецких корабля продолжали свой поход в Атлантический океан. В нескольких сотнях миль от «Бисмарка» находилась развернутая на позициях группа наших подводных лодок. 24 мая 1941 года в «Журнале боевых действий штаба подводных сил» в связи с этими событиями сделана следующая запись:

«Прежде чем решить, что можно сделать силами этих подводных лодок для поддержки группы «Бисмарка», следует дождаться решения командующего флотом. Послана радиограмма на имя командующего группой «Вест»[1], в распоряжение которого отдал все подводные лодки, полностью отказавшись от ведения боевых действий против торгового судоходства. Он одобряет мою точку зрения и передал, что сообщит мне о своих намерениях, как только узнает решение командующего флотом».

В тот же день Лютьенс потребовал стянуть подводные лодки в район к югу от южной оконечности Гренландии. Он хотел проследовать через этот квадрат вместе с преследовавшими его английскими кораблями. Я приказал развернуть здесь семь подводных лодок из состава действовавшей там группы. Однако наши корабли, а за ними и преследователи, не дойдя до района развертывания подводных лодок, неожиданно легли курсом на юг, а затем на юго-восток в направлении к Бискайскому заливу. Причиной изменения замысла явилась, насколько нам известно, возрастающая утечка топлива из-за пробоины в носовой части «Бисмарка». Подводные лодки, находившиеся в Бискайском заливе на случай возвращения «Бисмарка», были развернуты в завесу согласно указанию командования.

U-556 и U-98 из числа этих подводных лодок были без торпед, так как они возвращались с моря после боевых действий. Эти лодки представляли ценность как разведчики. Подводная лодка U-74, входившая в состав завесы, в результате атаки глубинными бомбами была тяжело повреждена и в таком состоянии

---

[1] Оперативная поддержка действий группы «Бисмарк» была возложена на командующего военно-морской группой «Запад».

возвращалась на базу. Однако ее командир, понимая сложность создавшейся обстановки, по своей инициативе доложил, что к утру следующего дня он сможет занять позицию вблизи группы подводных лодок, развернутых в Бискайском заливе. U-74 также была включена в завесу для ведения разведки.

Ударная группа английских кораблей, преследовавших «Бисмарк», натолкнулась на подводную лодку U-556, которая, как отмечалось, торпед не имела. В «Журнале боевых действий U-556» указывалось:

«...26 мая 1941 года. Место: 640 миль западнее Ландсэнда. Погода: северо-западный ветер силой 6–7 баллов, волнение моря – 5 баллов, ясно, переменная облачность, видимость от средней до хорошей.

15.31. Появились самолеты противника, пришлось погрузиться. Под водой слышали несколько взрывов, похожих на артиллерийскую стрельбу.

19.48. Тревога! За кормой заметили линейный корабль класса «Кинг Джордж V», идущий полным ходом, и справа по носу на пеленге 10 авианосец, по всей вероятности «Арк-Ройял». Если бы были торпеды! Не пришлось бы даже делать нового захода: я как раз нахожусь на позиции атаки. Корабли противника идут без эскорта эскадренных миноносцев и даже не меняют курса! Я мог бы занять позицию между ними и покончить сразу с обоими кораблями. Вижу, как на авианосце происходит взлет и посадка торпедоносцев. Может быть, я смог бы помочь «Бисмарку».

20.39. Всплыли. Дан сигнал: «Вижу противника – линейный корабль и авианосец, идущие полным ходом. Курс 115°, квадрат ВЕ 5332» (48°20′ северной широты, 16°20′ западной долготы). До 22.06 даю сигналы о потере контакта. Пытаюсь следовать за боевой группой, расходуя последние остатки горючего. Погружаюсь, чтобы прослушать глубину, сообщаю акустический пеленг и посылаю сигналы для пеленгования».

В 21.42 все подводные лодки, имевшие торпеды, получили срочную радиограмму прибыть на помощь «Бисмарку» в указанный квадрат. Однако подводные лодки задержал усилившийся шторм, и они не успели прибыть в указанный район.

Только U-556, не имевшая на борту ни одной торпеды, в ночь на 27 мая находилась вблизи «Бисмарка». Командир U-556 пишет далее в «Журнале боевых действий»:

«...26 мая 1941 года. Место: 420 миль западнее Бреста.

23.30. Тревога! Из тумана неожиданно вынырнул эскадренный миноносец. Когда лодка находилась на глубине 30 мет-

ров, он прошел прямо над нами. Мы слышали шум его винтов. И на этот раз пронесло, ни одной глубинной бомбы.

00.00. 27 мая. Всплыли. Ветер северо-западный, 5 баллов, волнение моря 5 баллов, дождевые шквалы, видимость умеренная, очень темная ночь. Что я могу сделать для «Бисмарка»? Вижу стрельбу трассирующими снарядами и ответный огонь «Бисмарка». Единственное, что в моих силах, – это вести наблюдение и наводить на противника подводные лодки, имеющие торпеды. Я поддерживаю контакт на границе видимости и непрерывно передаю сигналы для пеленгования для наведения других подводных лодок.

03.52. Обхожу место боя с востока, двигаюсь на юг, чтобы попасть в попутное течение и лечь в дрейф. Иначе до базы не доберусь: горючее на исходе.

04.00. Волнение моря усиливается. «Бисмарк» продолжает бой. Сообщил метеосводку для авиации и в 06.30 передал последнее донесение о месте боя «Бисмарка» с кораблями противника. Обнаружил U-74, которой передал функции поддержания контакта. Двигаюсь малым ходом на электродвигателях. При плавании в надводном положении расходуется горючее, которое нужно нам для обратного перехода».

К числу неблагоприятных обстоятельств, сложившихся во время преследования «Бисмарка», относится то, что, когда «Бисмарк» вел бой почти с половиной английского флота, вблизи него оказались только безоружная U-556 и небоеспособная U-74.

Гибель «Бисмарка» говорила об успехе противника, достигнутом им при обеспечении безопасности атлантических коммуникаций, и означала для наших крупных надводных кораблей конец действий в данном районе. Отныне боевые действия в океане вели только вспомогательные крейсера-рейдеры под оперативным командованием штаба руководства войной на море. Это были вооруженные и тщательно замаскированные корабли, переоборудованные из торговых судов. Действуя самостоятельно, они добивались больших успехов. Для обеспечения их действий требовался меньший расход средств по сравнению с крупными кораблями. Они дополняли действия подводных лодок. Однако к концу 1941 года использование их в Атлантике также стало невозможным.

Давайте проследим, как развертывались боевые действия подводных лодок с ноября 1940 по декабрь 1941 года.

В ноябре на просторах Атлантики осталось незначительное число подводных лодок. Это произошло потому, что во время

ночных боев против конвоев подводные лодки быстро расстреляли свои торпеды и вынуждены были возвращаться в базы раньше намеченного срока. Одной из первых лодок, в ноябре снова вышедших в море, была U-99. 3 ноября 1940 года U-99 встретила в Атлантике в районе западнее Ирландии два английских вспомогательных крейсера, возвращавшихся из противолодочного дозора. Встреча с этими кораблями, которые величиной и боевой мощью намного превосходили маленькую подводную лодку, закончилась тем, что U-99 потопила их в течение одной ночи. Речь идет об английских вспомогательных крейсерах «Лорентик» (18 724 рег.-бр. тонн) и «Патроклес» (11 314 рег.-бр. тонн). Говоря об этом событии и о потоплении английского судна «Казанаре», которое произошло в ту же ночь, предоставим слово командиру подводной лодки U-99:

«22.02. Заметил судно по пеленгу 240°, одновременно обнаружил судно по пеленгу 300°. Первое из них ложится на обратный курс и, развив максимальную скорость, исчезает. Атакую второе судно, которое сохраняет прежний курс. Приблизившись, замечаю, что это пассажирский пароход с двумя трубами и только с одной фок-мачтой. Грот-мачта срублена. По-видимому, вспомогательный крейсер. В носовой части видно несколько незатемненных иллюминаторов, следовательно, можно с уверенностью сказать, что это военный корабль. Он идет средним ходом.

22.50. Торпедный выстрел с дистанции 1500 метров. Попадание под кормовую трубу. Корабль радирует открытым текстом: «Торпеда попала в машинное отделение, все топки погашены».

Корабль потерял ход. Палубные огни не выключены, с мостика производится стрельба красными сигнальными ракетами, на воду спускаются шлюпки. Это британский пассажирский пароход «Лорентик», который, по-видимому, используется в качестве вспомогательного крейсера. Обнаруживаю еще одно судно.

23.28. Необъяснимый промах по застопорившему ход «Лорентику».

23.37. Выпускаю торпеду с дистанции 580 метров. Попадание под носовую трубу. Без особого результата.

23.40. «Лорентик» открыл артиллерийский огонь, стрельбу осветительными снарядами чередует со стрельбой фугасными. Ложусь на обратный курс и полным ходом иду на сближение со вторым кораблем, который застопорил ход и подбирает людей с одной из спасательных шлюпок.

4 ноября 1940 года. 00.02. Выпустил торпеду по стоящему кораблю с дистанции 1200 метров. Попадание в районе мостика. Корабль передает открытым текстом свое место и название и спускает на воду шлюпки. Это британский пассажирский пароход «Патроклес», используемый в настоящее время также в качестве вспомогательного крейсера.

00.22. Выпустил вторую торпеду по «Патроклесу», дистанция 1200 метров. Попадание в корму, но корабль держится на плаву, так как имеет груз пустых бочек.

00.44. Выпустил третью торпеду по «Патроклесу», дистанция 950 метров, попадание под мостик, на поверхности моря появилось множество бочек. Корабль, погружавшийся до этого без крена, получил крен на правый борт. Принял решение добить его артиллерийским огнем.

00.58. Послал четыре 88-мм снаряда с дистанции 100 метров. Два попадания. Один снаряд, по-видимому, угодил в кранцы первых выстрелов, расположенные на надстроечной палубе. Наблюдаю взрыв. Приходится уходить, так как «Патроклес» отвечает, ведя прицельный огонь снарядами со взрывателями дистанционного действия.

01.18. Выпустил по «Патроклесу» четвертую торпеду. Попадание под фок-мачту. Корабль все еще держится на плаву. Торпедисты не успевают перезаряжать торпедные аппараты. Пользуюсь возникшей паузой, рассчитывая подойти к «Казанаре», пройдя мимо «Лорентика», который все еще держится на плаву и довольно высоко возвышается над водой.

02.15. Внезапно замечаем английский самолет «Сандерленд». Самолет кружит над нами на высоте 500 метров. 02.39. Погружаемся.

04.00. Закончили перезарядку торпедных аппаратов. 04.04. Всплываем.

По пути к вспомогательным крейсерам замечаем сторожевой корабль. Оба вспомогательных крейсера должны быть потоплены до его подхода.

04.53. Выпустил по «Лорентику» еще одну торпеду с дистанции 1400 метров. Попадание в корму. В течение нескольких минут корабль уходит кормой в воду, причем происходит взрыв глубинных бомб.

05.16. Выпускаю пятую торпеду по «Патроклесу». Попадание в носовой трюм.

05.25. Шестая торпеда по «Патроклесу». Попадание в центр машинного отделения. Судно разваливается за фок-мачтой. Кор-

мовая часть опрокидывается и быстро тонет. Носовая часть погружается медленнее. Я быстро отхожу, так как поблизости появляется сторожевик, который освещает район прожекторами, а затем с 06.05 до 09.00 утра ведет стрельбу осветительными снарядами.

11.18. Обнаружил самолет, приближающийся по пеленгу 110°, погружаюсь. Самолет сбрасывает бомбу вдали от нас. Всплываю в 14.03».

Записи командира U-99 свидетельствуют о том, что английские вспомогательные крейсера не ждали ночного нападения подводных лодок из надводного положения. События этого боя свидетельствуют также о слабости фугасного действия наших торпед. Даже если учесть, что Англия увеличила непотопляемость своих вспомогательных крейсеров путем, например, погрузки большого числа пустых бочек, все же число торпед, израсходованных подводной лодкой U-99 для потопления этих крейсеров, превысило всякие нормы. После таких боев наши подводные лодки из-за отсутствия торпед часто не могли использовать благоприятную обстановку и позволяли кораблям противника безнаказанно проходить у себя под носом.

U-99 в общей сложности потопила 200 000 рег.-бр. тонн.

1 декабря 1940 года командир подводной лодки U-101 обнаружил в районе западнее Ирландии конвой. Проследим за дальнейшим развитием действий против конвоя по «Журналу боевых действий штаба подводных сил»:

«По отношению к этому конвою подводные лодки занимают весьма выгодные позиции. U-101, являясь самой крайней на западном фланге, устанавливает с ним контакт, остальные лодки находятся неподалеку. Часть подводных лодок должна подойти в течение ночи, остальные подойдут к району развертывания, самое позднее, к исходу следующих суток. До этого важно сохранять контакт с противником, в связи с чем U-101 получила приказ атаковать противника только тогда, когда подойдут остальные лодки, получившие приказ действовать против конвоя.

U-101 поддерживает контакт с конвоем противника до следующего утра. Затем от командира U-101 поступает донесение: «Расстрелял все торпеды, неисправность в дизеле». Остальные подводные лодки уже должны войти в контакт с конвоем. U-101 получает приказ поддерживать контакт с противником до тех пор, пока ее не заменят другие подводные лодки»[1].

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 1 декабря 1940 года.

В ночь на 2 декабря в суровых зимних условиях наши лодки атаковали этот конвой. Согласно данным англичан, 10 судов было потоплено и одно повреждено. U-94 ночью 2 декабря доложила, что «конвой рассеян».

В январе и феврале 1941 года противник в результате действий наших подводных лодок против конвоев и одиночных судов потерял 60 транспортов общим тоннажем 323 565 рег.-бр. тонн.

В начале марта центр тяжести действий подводных лодок был перенесен в район южнее Исландии, ибо предполагалось, что англичане используют теперь более северные коммуникации. Уже на пятые сутки там был обнаружен конвой противника. Подводные лодки потопили из его состава пять судов и два повредили. Затем наступило затишье, которое очень беспокоило командование подводными силами. Подводные лодки перестали обнаруживать противника. Беспокойство по поводу незнания обстановки возросло еще больше, когда было получено донесение о гибели в этом районе пяти подводных лодок. Погибли U-551, U-70, U-47, U-99 и U-100. Экипажи U-551 и U-47 погибли вместе со своими лодками, команды U-100 и U-70 частично были спасены, а экипаж U-99 почти весь спасся. Мы особенно переживали гибель U-100, командир которой потопил 39 судов общим тоннажем 159 130 рег.-бр. тонн. На счету U-99 было 44 судна – 266 629 рег.-бр. тонн и один эскадренный миноносец. Крупным успехом U-47 было потопление английского линейного корабля «Ройял-Оук» в Скапа-Флоу. В ходе войны U-47 потопила 28 судов общим тоннажем 160 935 рег.-бр. тонн.

Затишье в судоходстве в районе южнее Исландии и отсутствие данных о причинах гибели самых опытных командиров побудили меня в конце марта произвести переразвертывание подводных лодок из района южнее Исландии на юго-запад. Эта мера принесла успех.

2 апреля во вновь развернутую завесу подводных лодок вошел следовавший из Северной Америки конвой «SC-26», который подвергся совместной атаке наших подводных лодок и потерял десять судов. Со временем выяснилось, что рост наших потерь в марте не имел особых причин и не явился результатом применения противником новых средств противолодочной обороны. Почти одновременное уничтожение пяти подводных лодок с самыми опытными экипажами было чисто случайным явлением.

В марте и апреле 1941 года наши подводные лодки потопили в общей сложности 84 судна общим тоннажем 492 395 рег.-бр. тонн.

Но вот в Северной Атлантике наступили короткие ночи. Они благоприятствовали защите английских конвоев. С раннего утра и до позднего вечера противолодочная авиация, обеспечивавшая конвои, преследовала подводные лодки и загоняла их под воду. Ночное время суток стало слишком коротким для осуществления совместных атак конвоев. В этот период в Северной Атлантике нам удались две атаки. В результате первой было потоплено пять судов из состава конвоя. В результате второй конвой «НХ-126» подвергся нападению наших подводных лодок в центре Атлантики. После того как конвой в одну ночь потерял пять судов, командир конвоя, опасаясь дальнейших атак со стороны наших подводных лодок, приказал рассредоточить конвой. Каждое судно должно было попытаться самостоятельно дойти до Англии. Это помогло нам потопить еще четыре судна. Английское адмиралтейство, учитывая эти уроки, в дальнейшем не разрешало судам идти через Атлантику без охранения. В то время как увеличившаяся продолжительность светлого времени суток снизила успехи наших подводных лодок в Северной Атлантике, подводные лодки, действовавшие в Южной Атлантике, нашли в районе Фритауна богатую добычу. Весной 1941 года Фритаун являлся пунктом сбора судов, следовавших в Англию от мыса Доброй Надежды или из Южной Америки. Здесь сводились в конвои тихоходные суда. Быстроходные же суда в то время шли на север без охранения. Так как пути следования немецких подводных лодок от баз на побережье Бискайского залива до Фритауна растянулись на 2800 миль, штаб руководства войной на море организовал снабжение подводных лодок топливом и торпедами с помощью плавучих баз, встреча с которыми происходила в определенных точках в средней части Атлантического океана.

Благодаря этому мероприятию подводные лодки смогли провести одну за другой две операции в районе Фритауна.

В этих операциях, в которых в итоге было потоплено 74 судна, участвовало семь подводных лодок – U-106, U-107, U-105, U-124, U-103, U-38, а также U-69, которая, помимо выполнения основной задачи, минировала подходы к важным портам Лагос и Такоради в Гвинейском заливе.

На этих минах подорвалось несколько судов. Английское адмиралтейство вынуждено было временно закрыть оба порта. Наибольшего успеха добилась подводная лодка U-107. Она потопила 14 судов общим тоннажем 87 000 рег.-бр. тонн.

В мае и июне 1941 года в районе Фритауна и в Северной Атлантике было потоплено 119 судов общим тоннажем 635 635 рег.-бр. тонн.

Июль и август 1941 года оказались месяцами ограниченных успехов. Всего лишь 8–12 подводных лодок, затерявшихся на огромных океанских просторах между Гренландией и Азорскими островами, вели поиск. Если бы эти подводные лодки были развернуты с таким расчетом, чтобы одна находилась от другой на большом удалении в Атлантике, тогда в случае обнаружения конвоя одной из них невозможно было бы организовать совместные действия всех лодок в соответствии с тактикой «волчьей стаи».

А если бы они были сосредоточены в каком-то одном районе моря, тогда только случай мог помочь нам, послав конвой прямо на лодки.

Вести подводную войну, имея небольшое число подводных лодок, да еще без разведки, не так просто.

В районе Фритауна в результате больших потерь адмиралтейство свело движение судов до минимума. Поэтому командирам подводных лодок было приказано перейти в восточную часть Северной Атлантики. На это решение повлияло намерение снова установить взаимодействие подводных лодок с усиленной к этому времени 40-й бомбардировочной эскадрой. В дальнейшем южнее Ирландии совместно с авиацией было атаковано несколько гибралтарских конвоев. Успехи в отношении числа потопленных судов оказались значительными, однако в отношении тоннажа они были небольшими, поскольку тоннаж судов, входивших в состав конвоев Гибралтар – Англия, находился в пределах 1000–3000 рег.-бр. тонн. Наряду с действиями подводных лодок южнее Ирландии была предпринята попытка без предварительной воздушной разведки войти в соприкосновение с конвоями, маршруты которых проходили севернее Ирландии. Однако эта попытка успеха не имела. Сильное воздушное охранение противника не давало возможности подводным лодкам вести наблюдение за движением судов.

Итак, результаты боевых действий подводных лодок в июле и августе были весьма скудными: всего 45 потопленных судов общим тоннажем 174 519 рег.-бр. тонн.

В сентябре 1941 года было принято решение еще раз «прочесать» Атлантику в западном направлении. Для этой цели создали от двух до четырех (в зависимости от имевшихся в наличии подводных лодок) групп, которые, будучи развернутыми в

завесы, осуществили поставленную перед ними задачу гораздо быстрее, чем это делалось раньше.

При этом завесы подводных лодок в Атлантике располагались таким образом, чтобы лодки могли контролировать район у восточного побережья Гренландии. Такое развертывание завес учитывало, что конвои, идущие из США, после мыса Рейс (южная оконечность Ньюфаундленда) могли сразу же круто изменить курс и уйти далеко на север.

О справедливости такого предположения свидетельствовали, во-первых, помощь, которую США стали оказывать Англии до того, как Германия объявила войну США в 1941 году, и, во-вторых, более выгодные условия охранения конвоев с воздуха, начиная от Исландии. Имел значение и тот факт, что в течение июля – августа на юге не было обнаружено ни одного конвоя.

Правильность предположения вскоре подтвердилась. 11 сентября 1941 года у восточного побережья Гренландии подводные лодки обнаружили конвой, который шел в Англию. Это был конвой «SC-42». Подводные лодки успешно атаковали его и потопили 16 судов. Туман, надвинувшийся ночью 12 сентября, оградил конвой от новых потерь.

В западной части Атлантики был обнаружен еще один направлявшийся в Англию конвой. Подводные лодки потопили четыре судна из состава этого конвоя. В том же месяце в Северной Атлантике группа подводных лодок обнаружила конвой, шедший из Фритауна. Он состоял из 11 судов и четырех кораблей охранения. Семь транспортов из состава этого конвоя было потоплено.

В этом же месяце одна из групп подводных лодок атаковала еще один, четвертый по счету, конвой, следовавший из Гибралтара в Англию. Его обнаружила воздушная разведка 40-й бомбардировочной эскадры. Конвой имел сильное охранение, состоявшее из 10 эскадренных миноносцев и корветов. Но, несмотря на это, 9 судов было потоплено.

В сентябре Англия в результате действий подводных лодок потеряла 53 судна общим тоннажем 202 820 рег.-бр. тонн.

В последние три месяца 1941 года подводную войну в Атлантике вело минимальное число подводных лодок. В битве за Атлантику наступил штиль.

Главной причиной этого было переразвертывание подводных лодок в район Средиземного моря. Но были и другие причины затишья. 15 октября в Северной Атлантике было потоплено еще девять судов из состава конвоя, направлявшегося в Англию.

В последующие недели счастье не улыбнулось нашим подводникам. В Северной Атлантике к тому же мы располагали очень небольшим числом подводных лодок.

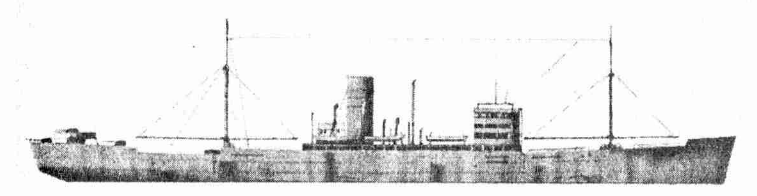
1 ноября подводной лодкой, выдвинутой для ведения разведки в западном направлении, вблизи Большой Ньюфаундлендской банки был обнаружен конвой, направлявшийся в Англию. Стая подводных лодок, находившаяся восточнее этой подводной лодки, была очень выгодно расположена для атаки. Однако густой туман не позволил осуществить удар по конвою.

Это был последний контакт с противником в Северной Атлантике в ноябре 1941 года. Из-за ограниченного числа подводных лодок поиск транспортов в последующие недели успеха не имел. Отвод подводных лодок в конце ноября в район Гибралтара знаменовал конец этого периода.

Не повезло немецкому военно-морскому командованию в ноябре – декабре 1941 года и в южной части Атлантики. Немецкий вспомогательный крейсер «Атлантис» в марте 1940 года покинул пределы Германии и за время двадцатимесячного рейдерства в Атлантике, Индийском и Тихом океанах потопил 22 судна общим тоннажем 145 697 рег.-бр. тонн. В ноябре 1941 года он обогнул мыс Горн и 22 ноября 1941 года находился в Атлантике южнее экватора, ожидая в условленной точке подводную лодку U-126, чтобы передать ей топливо. Командир подводной лодки, обнаружив крейсер, отправился к нему на шлюпке, чтобы уточнить порядок передачи топлива. Однако беседу двух командиров кораблей очень скоро прервало появление английского крейсера «Девоншир», который получил от английского адмиралтейства задание вести в этом районе поиск плавучих баз подводных лодок. Поводом для этого явились большие потери в торговых судах, понесенные в результате успешных действий подводных лодок в районе Фритауна. «Атлантис» был обнаружен палубным самолетом, высланным с английского крейсера на разведку.

Опасность, нависшая над немецким вспомогательным крейсером, возрастала с каждой минутой. Командир U-126 не смог возвратиться на лодку. Первый помощник приказал погружаться. Но английский крейсер был недосягаем для подводной лодки, и она не смогла атаковать его. Когда «Атлантис» потопили, а «Девоншир» ушел, подводная лодка всплыла и взяла на буксир спасательную шлюпку с оставшимися в живых членами команды крейсера.

Получив известие о гибели вспомогательного крейсера «Атлантис», мы выслали подводные лодки U-124 и U-129, нахо-



Германский рейдер ***«Atlantis» («Атлантис»)****.* ***Водоизмещение:*** *7987 тонн.* ***Размеры:*** *148 × 18,5 × 9,5 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, дизели.* ***Максимальная скорость:*** *18 узлов.* ***Вооружение:*** *шесть 146-мм (5,9") орудий, четыре торпедных аппарата.* ***Спущен на воду:*** *1937 г. До войны рейдер «Atlantis» был лайнером «Goldenfels» компании «Hansa Line», но во время войны он стал идеальным рейдером для действий вдали от немецких берегов. В 1940 г. он был оснащен двумя разведывательными самолетами и 93 минами. Он мог также производить дозаправку подводных лодок. В 1941 г. во время заправки подводной лодки он был замечен разведывательным самолетом и потоплен английским крейсером «Devonshire»*

дившиеся в средней части Атлантики, для оказания помощи спасшимся с крейсера. Следуя в точку встречи с U-126, U-124 примерно в 240 милях северо-восточнее скалы Сент-Пол потопила английский крейсер «Дьюнедин», который имел то же задание, что и «Девоншир».

В это же время штаб руководства войной на море отдал судну снабжения «Питон» приказ принять на борт спасшихся с вспомогательного крейсера «Атлантис». Это произошло в течение 24 и 25 ноября.

Точка встречи с подводными лодками, в которую направилось судно снабжения «Питон», находилась примерно в 1700 милях от места гибели «Атлантиса». Тем не менее она стала известна противнику. «Питон» вместе с находившимися на его борту спасшимися со вспомогательного крейсера «Атлантис» 1 декабря 1941 года был потоплен английским крейсером «Дорсетшир».

Находившиеся поблизости от места потопления «Питона» и «Атлантиса» четыре подводные лодки подобрали 414 человек. После того как лодки приняли на борт дополнительно свыше 100 человек каждая, они, естественно, стали небоеспособными и рассчитывать на их участие в боевых действиях теперь уже не приходилось.

Подводные лодки взяли курс на север.

Севернее островов Зеленого Мыса к ним присоединились и стали их сопровождать четыре итальянские подводные лодки.

Итальянцы взяли на свои лодки половину спасенных с потопленных кораблей. Все восемь лодок в конце января 1942 года благополучно прибыли в базы Бискайского залива.

Переход в 5000 миль закончился.

Эти события показали, что времена, когда надводные танкеры могли передавать топливо подводным лодкам в Атлантике, прошли. Впредь задачу снабжения топливом должны были взять на себя подводные лодки-танкеры, которые в начале войны еще только строились.

Как уже говорилось, в декабре 1941 года подводные лодки находились по обе стороны Гибралтарского пролива. Однако ожидавшегося движения судов противника в восточном направлении установлено не было.

Тем не менее 14 декабря один из конвоев «HG» (Гибралтар – Англия) вышел из Гибралтара. Группа подводных лодок, развернутая западнее Гибралтарского пролива, а также три подводные лодки, стоявшие в базах Бискайского залива, были брошены против этого конвоя. В Англии знали, что наши подводные лодки находятся в районе Гибралтара. Поэтому мы ждали, что конвой будет иметь особенно сильное охранение.

В числе кораблей охранения конвоя находился эскортный авианосец «Одэсити». Подводные лодки атаковали конвой. Атаки следовали беспрерывно, одна за другой, днем и ночью, вплоть до 22 декабря. Результаты были неутешительными. 21 декабря подводная лодка U-751 потопила эскортный авианосец «Одэсити». В этот же день был атакован торпедами и погиб эскадренный миноносец «Стэнли». Жертвой атак подводных лодок стали также два судна. В то же время мы потеряли подводные лодки U-574, U-131, U-127, U-434 и U-567.

После такой неудачи и весьма незначительных успехов двух последних месяцев 1941 года в штабе подводных сил распространилось мнение, что мы больше не в состоянии бороться против конвоев.

Принимая во внимание накопленный опыт и учитывая, что большой урон, понесенный нами в борьбе с этим конвоем, явился событием из ряда вон выходящим, я придерживался иного мнения. Нельзя было сбрасывать со счета также то, что в бою, о котором идет речь, погода не благоприятствовала действиям подводных лодок: то был полный штиль, то ветер силой лишь в один балл, а часто – гладкая, как зеркало, поверхность воды.

Состояние океана намного облегчило противнику обнаружение наших подводных лодок. Мы предполагали, что конвой

будет иметь сильное охранение. Однако лишь совсем недавно стали известны силы, которые должны были обеспечивать его. После успешных атак, проведенных нашими подводными лодками против гибралтарских конвоев, английское адмиралтейство решило задержать в Гибралтаре конвой «HG-76» до тех пор, пока ему не будет обеспечено достаточно сильное охранение. В состав сил охранения включили эскортный авианосец «Одэсити», три эскадренных миноносца, семь корветов и два шлюпа. Прикрытие конвоя с воздуха осуществлялось самолетами с «Одэсити», а также авиацией с английской воздушной базы Гибралтар. Гибралтарские самолеты сопровождали конвой до 17 декабря, когда он вышел за пределы их дальности полета. Далее конвой вошел в район, который обеспечивался английскими самолетами, базировавшимися на Южную Англию.

Другими словами, воздушное охранение конвоя осуществлялось непрерывно.

Итак, и погода, и состав сил охранения конвоя не благоприятствовали действиям подводных лодок. Позже выяснилось, что я правильно поступил, не сделав из этого печального случая далеко идущих выводов в отношении ведения подводными лодками дальнейшей борьбы с конвоями. Весь 1942 год и часть 1943 года (до марта) мы вели еще более упорную борьбу с конвоями. В марте 1943 года английское адмиралтейство, принимая во внимание большие потери конвоев, стало сомневаться в целесообразности системы конвоев. К тому времени большой урон, который наносили конвоям «волчьи стаи» во время ночных атак, стал казаться совершенно нетерпимым.

Конец 1941 года для командования подводными силами был полон тревог и забот. Начался 1942 год.

11. ВОЙНА СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ ПРОТИВ ГЕРМАНИИ ДО 11 ДЕКАБРЯ 1941 ГОДА

После того как 11 декабря 1941 года мы объявили войну Соединенным Штатам, для действий подводных лодок в американских водах Атлантики сложилась иная обстановка.

Это вовсе не означало, что до объявления войны мы жили в Атлантике с Соединенными Штатами в мире. Напротив. Очень скоро после начала войны Соединенные Штаты, несмотря на то что они не объявляли нам войны и, следовательно, находились в состоянии нейтралитета, стали во все возрастающих масштабах поддерживать Англию, в том числе и действиями своих военно-морских сил. Весь громадный военный и экономический потенциал Америки был предоставлен в распоряжение противников стран оси[1]. Даже в самой Америке период участия США в битве за Атлантику и оказания военной помощи Англии до официального вступления в войну в декабре 1941 года называют периодом «необъявленной войны»[2].

Такая позиция США была весьма ценной для Англии в военном, материальном и моральном отношениях. Она существенно повлияла на подводную войну.

Как же США помогали Англии?

В первые годы Первой мировой войны, когда США находились в состоянии нейтралитета, они осуществляли военные поставки Англии и предоставляли ей денежные кредиты.

Владельцы американских судов, не встречая препятствий со стороны правительства, без каких-либо ограничений направляли в Англию свои транспорты, которые всякий раз пересекали районы военных действий. Переплетение американских интересов с английской военной экономикой в конце концов

---

[1] Явное преувеличение. Помощь США никак нельзя назвать предоставлением «всего громадного военного и экономического потенциала Америки в распоряжение противников стран оси». Американская помощь была весьма ограниченной и отнюдь не бескорыстной. – *Прим. ред.*

[2] The World Crisis and American Foreign Policy. Langer and Gleason. The Undeclared War 1940–1941. Fleet Admiral King: A Naval Record, p. 131.

привело Соединенные Штаты к вступлению в Первую мировую войну. Такой большой должник, как Англия, не мог, конечно, быть предоставлен самому себе.

В годы, предшествовавшие Второй мировой войне, Соединенные Штаты считали, что в возможной будущей войне они изберут иной, чем в Первой мировой войне, путь. Они намеревались не вмешиваться в войны других стран. В связи с этим в 1937 году был издан закон о нейтралитете, который запрещал экспорт военных материалов и предоставление займов воюющим сторонам, а американским судам и гражданам Америки – плавание в районах военных действий других наций.

Выраженное в этом законе желание американского народа не вмешиваться в войны других наций и соблюдать нейтралитет не отвечало политической концепции президента Рузвельта.

4 сентября 1939 года согласно закону о нейтралитете Рузвельт запретил американским судам плавание в европейской зоне боевых действий в Атлантике. Но в ноябре 1939 года президенту удалось добиться отмены запрета, касающегося экспорта оружия и военных материалов. Отныне на предметы вывоза распространялось пресловутое правило «cash and carry»[1], которое допускало поддержку одной из воюющих сторон, если она была в состоянии оплачивать экспорт наличными деньгами и перевозить закупленное на собственных судах. Германия не имела такой возможности: из-за английского противодействия, в том числе и в Атлантике, ни одно германское торговое судно с самого начала войны не могло свободно плавать.

Изменение закона о нейтралитете, следовательно, оказалось выгодным только Англии, торговые суда которой, как и прежде, продолжали бороздить воды Атлантики.

15 мая 1940 года английский премьер-министр Черчилль обратился к президенту США Рузвельту с просьбой, рассчитывая получить от США 50 старых эскадренных миноносцев.

Предвидя трудности, на которые может натолкнуться такая просьба[2], Черчилль в письме к Рузвельту от 25 мая 1940 года нарисовал картину печальных последствий для Америки, если Англии придется сдать немцам весь свой флот.

---

[1] Плати наличными и увози *(англ.)*.

[2] США, передавая эскадренные миноносцы Англии, нарушали статью 8 Гаагской конвенции 1907 года. Нейтральные страны обязывались не допускать возможности участия своих кораблей в военных действиях.

Опасаясь, что английский флот может попасть в руки немцев, конгресс США санкционировал передачу американских эскадренных миноносцев Англии.

Американские эскадренные миноносцы были переданы Англии в сентябре 1940 года в обмен на сдачу в аренду Соединенным Штатам английских баз сроком на 99 лет.

После переизбрания Рузвельта в ноябре 1940 года для Черчилля вновь настало время действовать. В пространном, выдержанном в форме письма меморандуме на имя президента от 8 декабря 1940 года Черчилль заявил, что главное для исхода войны – это воспрепятствовать потерям в судах, которые Англия несла от подводных лодок:

«...6. Потери нашего судоходства, данные о которых за последние месяцы мы прилагаем, почти равны потерям в самый тяжелый год прошлой войны.

За пять недель – до 3 ноября – потери составили 420 300 рег.-бр. тонн. По подсчетам, чтобы не ослаблять предельных усилий, нам необходим ежемесячный импорт общим тоннажем 43 млн. тонн. Количество же грузов, ввезенных в сентябре, составило, однако, всего лишь 37 млн. тонн, а в октябре – 38 млн. тонн. Если сокращение тоннажа и дальше будет идти такими же темпами, это приведет к роковым последствиям.

...12. Прежде всего следует прекратить или ограничить потери в торговом тоннаже на атлантических подходах к Британским островам. Этого можно достигнуть, увеличив как военно-морские силы, отражающие атаки противника, так и численность торгового флота, от которого мы зависим»[1].

Этим Черчилль обосновывал в своем письме следующие просьбы к американскому президенту:

1. Желательна защита английских конвоев американскими военными кораблями. Гитлер не воспользуется этим как причиной для объявления войны, ибо он не хочет войны с Соединенными Штатами.

2. Распространение американского морского контроля в Атлантике дальше на восток очень желательно и в интересах Англии.

3. Сейчас треть и без того незначительного английского торгового тоннажа используется без пользы, так как подводная война вынуждает формировать конвои, прокладывать кружные пути, использовать противолодочный зигзаг. Ежегодно Англия

---

[1] *Churchill, Winston S.* The Second World War. Vol. II, p. 494.

может строить суда общим тоннажем 1,5 млн. тонн. Но этого недостаточно для возмещения потерь. Ежегодно требуется еще 3 млн. тонн. Только Соединенные Штаты могут покрыть эту потребность своей судостроительной промышленностью.

4. Англии в большом количестве нужны американские бомбардировщики и военные материалы.

5. Англия не в состоянии платить за американские поставки кораблей и военных материалов. В интересах достижения общей цели – победы над странами оси – просьба: не требовать немедленной уплаты за поставки.

В своих мемуарах Черчилль замечает, что это было одно из самых важных писем, которые он когда-либо писал.

Получив это письмо, Рузвельт поставил перед собой задачу создать необходимые юридические предпосылки для выполнения просьбы Англии. Он решил внушить американскому народу, что со стороны стран оси для США существует реальная угроза не в меньшей степени, чем для Англии.

29 декабря 1940 года он обратился по радио к американскому народу:

«Со времен Джемстауна и Плимут-Рока[1] американская цивилизация не подвергалась такой большой опасности, как сейчас.

Если Великобритания погибнет, страны оси овладеют Европейским, Азиатским, Африканским и Австралийским континентами и тогда смогут бросить против нашего полушария неисчислимые сухопутные и морские силы и средства. Не будет преувеличением сказать, что тогда все мы в Северной и Южной Америке будем жить под дулом пистолета, заряженного взрывчатым веществом, опасным в экономическом и военном отношениях».

Это выступление возымело свое действие. 11 марта 1941 года желание Англии получать от США неограниченную безвозмездную помощь в кораблях и военных материалах было удовлетворено американским конгрессом, который принял закон о ленд-лизе[2].

---

[1] С основанием в 1607 году Джемстауна связана история возникновения английских колоний в Америке. Вблизи Плимут-Рока в 1620 году стал на якорь «Мейфлауер» (первый английский корабль с английскими переселенцами в Америку). – *Прим. ред.*

[2] При голосовании в американском конгрессе 265 голосов было подано «за» и 165 – «против». В американском сенате 60 сенаторов голосовали «за» и 31 – «против».

Аналогичным образом Соединенные Штаты оказывали Англии и чисто военную помощь.

В ноте от 5 сентября 1939 года Рузвельт объявил воды атлантического побережья Америки «зоной безопасности», которая простиралась в Атлантике на несколько сотен миль на восток.

«Нейтральное патрулирование», которое осуществлялось в этой зоне американскими военными кораблями, должно было воспрепятствовать плаванию здесь судов воюющих стран. Эта попытка закрыть для воюющих сторон такой огромный водный район с международно-правовой точки зрения не имела под собой никакой почвы. Согласно нормам международного права такие действия допускались лишь в отношении территориальных вод, ширина которых в общем не должна была превышать трех морских миль.

Очень скоро после начала войны американские военно-морские силы предприняли в Атлантике военные действия, противоречащие нормам международного права. Они вели наблюдение за немецкими судами, которые вышли из портов Соединенных Штатов и направились в Германию. Американское командование сообщило английским кораблям местонахождение этих судов, что давало англичанам возможность атаковать их. В результате нам ничего не оставалось делать, как затопить эти суда.

В июле 1940 года Рузвельт направил в Лондон комиссию во главе с адмиралом Гормли для переговоров относительно установления тесного военного сотрудничества с Великобританией. После этих переговоров в американском морском штабе разработали планы на случай, если Соединенные Штаты будут втянуты в войну. Эти планы определяли важнейшую задачу США, состоявшую в защите конвоев в Атлантике. Соединенные Штаты должны были взять на себя охранение конвоев с 1 апреля 1941 года.

Расширенные конференции представителей американских и английских главных морских штабов, генеральных штабов сухопутных войск и главных штабов ВВС в январе–феврале 1941 года в Вашингтоне были продолжением лондонских переговоров. Результатом двухмесячных переговоров явилось заключение соглашения о том, что основные усилия в войне должны быть сосредоточены в Атлантике и Европе и что главная задача военно-морских сил США состоит в защите судоходства и морских путей в Атлантике.

Защиту судоходства предполагали начать с того времени, когда американские военно-морские силы будут готовы осуществлять ее, поскольку это не зависит от момента объявления войны Соединенными Штатами. Англия предоставляет в распоряжение американских военно-морских сил для решения задач в Атлантике, возложенных на них по соглашению, необходимые базы в английских водах [1].

Американские военно-морские силы действовали согласно пунктам этого соглашения. 1 февраля 1941 года Соединенные Штаты создали Атлантический флот. Командующим флотом был назначен адмирал Кинг.

18 апреля 1941 года адмирал Кинг объявил, что американская «зона безопасности» будет простираться в Атлантике на восток до 26° западной долготы. Граница этой зоны отстояла теперь более чем на 2300 миль от американского побережья (Нью-Йорк) и лишь на 740 миль от европейского (Лиссабон). Зона включала и Азорские острова, хотя они являются европейской островной группой. Таким образом, на пространстве, занимающем четыре пятых Атлантического океана, американские военно-морские силы стали отныне следить за всеми немецкими судами и тотчас же сообщать об их местонахождении английскому командованию с целью организовать уничтожение противника.

Расширение и установление этой «зоны безопасности» с помощью такого безапелляционного решения не имело никакой международно-правовой основы.

7 июля 1941 года Соединенные Штаты приняли на себя вместо Англии «защиту» Исландии. Они высадили в Исландии войска и начали строительство военно-морских и военно-воздушных баз.

Одновременно американская «зона безопасности» была расширена на восток до 22° западной долготы и, таким образом, включала теперь и Исландию.

После включения Исландии в американскую «зону безопасности» Соединенные Штаты стали отвечать за проводку конвоев, шедших из Америки в Исландию. Кроме того, американские ВМС получили указание обеспечивать охранение других конвоев в Северной Атлантике, если этому благоприятствовала стратегическая ситуация[2]. Все это означало, что Соединенные

---

[1] ABC-1. Staff Agreement vom 27.3.1941.

[2] Оперативный план командующего Атлантическим флотом США № 6 от 19 июля 1941 года.

Штаты взяли на себя защиту и английских судов в районе, простиравшемся до исландских вод.

Как же реагировала Германия на эти действия, предпринятые Соединенными Штатами и противоречащие нормам международного права?

Начиная с сентября 1939 года немецкое командование военно-морских сил руководствовалось указанием ни в коем случае не допустить инцидента с Америкой. Со своей стороны, германское политическое руководство делало все, чтобы дело не дошло до участия Соединенных Штатов в войне против Германии, как это случилось в Первую мировую войну. Поэтому Рузвельт, передавая Англии 50 эскадренных миноносцев, был убежден, что Гитлер снесет это, ибо даже самая далеко идущая помощь Великобритании была для него лучше, чем состояние войны с Соединенными Штатами[1]. Это убеждение американского президента, как показали дальнейшие события, оказалось правильным.

Американские корабли старались держаться вдали от района блокады, где немецкие подводные лодки имели свободу действий[2], и вплоть до лета 1941 года инцидентов не возникало. Однако 20 июня 1941 года подводная лодка U-203 встретила в блокадной зоне, до сих пор запретной для кораблей США, американский линейный корабль «Техас». В связи с этим командир подводной лодки усомнился в принадлежности корабля. Не передан ли он Англии, как и американские эскадренные миноносцы? U-203 пыталась атаковать линейный корабль, но безуспешно.

На американском корабле противника не заметили. Командир подводной лодки доложил командованию по радио об обнаружении американского военного корабля в районе блокады. Когда командование подводных сил получило это донесение, тотчас же был отдан приказ о том, что «военные корабли США не подлежат нападению и в районе блокады, так

---

[1] По Деницу получается, что Рузвельт ограничивал свои поступки действиями, которые Гитлер «стерпел» бы, то есть поступками, которые не вызвали бы войны. Это явно противоречит утверждению автора, что США якобы предоставили весь свой военный и экономический потенциал в распоряжение противников стран оси, а также его заявлению о том, что Рузвельт хотел войны. – *Прим. ред.*

[2] В том смысле, что в этом районе подводные лодки могли атаковать и топить любые суда, не стесняя себя необходимостью устанавливать принадлежность судна. – *Прим. ред.*

как еще остающееся в силе разрешение на это представляется уже не отвечающим политическим планам фюрера»[1].

До этого подводным лодкам разрешалось атаковать в районе блокады любой военный корабль, так как, исходя из позиции, которой придерживались Соединенные Штаты, совершенно исключалась возможность вторжения американских кораблей в блокадный район.

На следующий день подводным лодкам был передан следующий приказ:

«Фюрер приказал избегать каких бы то ни было инцидентов с США в течение последующих недель. Во всех возможных случаях действовать согласно этому приказу. В остальном в дальнейшем разрешается нападать только на крейсера, линейные корабли и авианосцы, и то лишь в тех случаях, когда они будут опознаны как несомненно вражеские. Плавание без огней не является доказательством принадлежности военного корабля противнику» [2].

Приказ означал, что подводные лодки больше не должны нападать на своих злейших врагов: на эскадренные миноносцы, фрегаты и корветы, даже и на английские. Вследствие того что американские корабли легко было спутать с английскими, для немецкого командования подводных сил сложилась обстановка, которая возникает во время войны лишь однажды. Все английские военные корабли, входившие в состав корабельных противолодочных групп и групп охранения, вели борьбу с подводными лодками. Они обрушивались на подводные лодки всеми имевшимися в их распоряжении средствами. Подводные же лодки вынуждены были выдерживать нападение английских кораблей, не обороняясь и не выходя в ответные атаки.

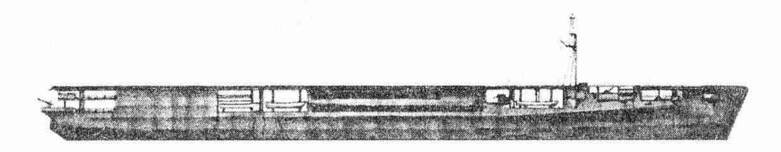
Только последующим приказом, отданным позже, подводным лодкам разрешалось отражать непосредственную атаку кораблей противника. Но штаб руководства войной на море отдал соответствующее распоряжение, которое все же ограничивало возможности самообороны подводной лодки. В распоряжении говорилось:

«Наступательные действия, предпринимаемые подводными лодками после ухода от преследования и являющиеся в известной мере ответными или предупредительными, рассматриваются (даже по отношению к противнику, который непосредственно

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 20 июня 1941 года.

[2] Там же, 21 июня 1941 года.



Английский эскортный авианосец ***«Audacity»*** ***(«Аудэсити»)*. *Водоизмещение:*** *11 176 тонн.* ***Размеры:*** *142,4 × 17,4 × 7,5 м.* ***Силовая установка:*** *одновальная, дизель.* ***Вооружение:*** *одно 102-мм (4") орудие. «Audacity» (изначально немецкое торговое судно «Hannover») был захвачен англичанами на островах Вест-Индии в 1940 г. и стал первым эскортным авианосцем, поступившим на службу в Королевский флот. В декабре 1941 г. он был торпедирован подводной лодкой U-751 и затонул*

преследовал или атаковал подводную лодку) как самостоятельные, не входящие в общий план, и поэтому категорически запрещаются»[1].

Итак, силы английской противолодочной обороны могли действовать совершенно свободно. Результатом вынужденной, навязанной инструкцией пассивности немецких подводных лодок явилось то, что эскадренному миноносцу удавалось обнаружить, а затем с помощью глубинных бомб или артиллерии уничтожить подводную лодку, которая не имела права своевременно и активно противодействовать атаке.

Это распоряжение, естественно, усложнило подводным лодкам борьбу с конвоями. Корабли охранения, входившие в состав конвоя, были для подводных лодок «табу». Если обойти их было нельзя, то мысль о нападении на конвой следовало оставить, ибо путь к конвою, прокладываемый торпедами через преграду в виде кораблей охранения, подводным лодкам был запрещен.

В общеполитических интересах командование подводных сил должно было вынести и эту тяжесть. Однако все усилия политического руководства Германии избежать обострения отношений с Соединенными Штатами оказались тщетными. Рузвельт стремился к войне. Он хотел, чтобы в результате косвенного участия американских кораблей в борьбе на Атлантике и их действий совместно с английскими кораблями возникли инциденты. И последних избежать не удалось.

[1] Журнал боевых действий штаба руководства войной на море, раздел «C-IV», с. 151.

4 сентября 1941 года эскадренный миноносец преследовал подводную лодку U-652. В ответ на три глубинные бомбы она выпустила по эскадренному миноносцу две торпеды, которые в цель не попали. О том, что это был американский эскадренный миноносец «Грир», командир подводной лодки узнал от командования подводных сил по радио лишь на следующий день.

Американская сенатская комиссия по военно-морским делам изучала этот случай, для чего ей был представлен следующий отчет главнокомандующего американских ВМС адмирала Старка:

«В 08.45 английский самолет сообщил по радио эскадренному миноносцу «Грир», что в десяти милях к западу по курсу эскадренного миноносца обнаружена подводная лодка. «Грир» увеличил ход и, следуя противолодочным зигзагом, прошел в указанную точку. Как только был запеленгован шум винтов подводной лодки, «Грир» начал преследовать ее и передал в эфир координаты лодки на случай, если поблизости окажется какой-либо английский самолет или эскадренный миноносец. Все происходило в соответствии с инструкцией – оповещать, но не атаковать. В 10.32 английский самолет сбросил четыре противолодочные бомбы, которые в цель не попали. Двадцать минут спустя самолет прекратил атаку подводной лодки, но «Грир» преследование продолжал. В 12.40 немецкая подводная лодка, сблизившись с «Гриром», изменила курс и выпустила по нему торпеду, которая прошла мимо. «Грир» провел контратаку, но, кажется, безуспешно».

11 сентября 1941 года президент Рузвельт в своей речи по радио заявил американскому народу, что «Грир» был преднамеренно и неспровоцированно атакован немецкой подводной лодкой и действия ее являются актом агрессии:

«Настал час, когда все мы должны осознать жестокую необходимость сказать этим бесчеловечным, безудержным авантюристам – завоевателям мира, которые пытаются установить длительное мировое господство: «Вы хотите господствовать над нами и сделать наших детей и внуков рабами. Сейчас вы посягнули на нашу безопасность. И только, но не больше!»

Когда замечают гремучую змею, готовящуюся к нападению, то не ждут, пока она нападет первая, а нападают сами и растаптывают ее.

В тех водах, которые мы считаем необходимым использовать для обороны, американские корабли не заставят себя ждать до тех пор, пока притаившиеся под водой подводные

лодки стран оси или их пиратские корабли в открытом море первыми размахнутся для смертельного удара».

Американские историки Лэнджер и Глизон пишут по поводу инцидента с «Гриром» следующее:

«Трудно считать искренним то возмущение, с которым было принято сообщение об этом эпизоде в американских официальных кругах. Принимая во внимание, что «Грир» выследил немецкую подводную лодку, преследовал ее в течение нескольких часов и передавал британским самолетам ее координаты, чтобы облегчить им атаку подводной лодки, можно было бы только удивляться, если бы жертва в конце концов не набросилась на своего преследователя»[1].

15 сентября 1941 года американский военно-морской министр заявил, что военно-морские силы США получили приказ «захватывать или уничтожать всеми имеющимися средствами корабли, ведущие войну против торгового судоходства, независимо от того, являются ли они надводными или подводными».

Это решение американского президента означало, что Соединенные Штаты с начала сентября 1941 года в битве за Атлантику фактически находились в состоянии войны с Германией.

Теперь непосредственное охранение сведенных в конвои транспортов, в том числе и английских, в обширном районе от Ньюфаундленда до меридиана Исландии взяли на себя США. В районе к востоку от этого меридиана защиту конвоев обеспечивали английские корабли.

Еще до инцидента с эскадренным миноносцем «Грир» 1 сентября 1941 года командующий американским Атлантическим флотом адмирал Кинг отдал приказ, по поводу которого в труде по истории морских операций Соединенных Штатов во Второй мировой войне сообщалось следующее:

«Для опровержения существовавшего мнения, что, охраняя свои конвои, США тем самым участвовали в войне, была придумана версия, которая движение конвоев между двумя базами Соединенных Штатов объясняла необходимостью снабжения американских гарнизонов в Ардженшии (Ньюфаундленд) и в Исландии, а вовсе не стремлением обеспечить одну из воюющих сторон всем необходимым. Этой нехитрой уловке уделялось внимание еще в первоначальном оперативном плане. Суть

[1] Die Welt-Krisis und die amerikanische Aussenpolitik. Band «Der nichterklarte Krieg 1940–1941», Kapitel «Der Schiesskrieg», Seite 744.

дела состояла в том, что суда любого государства, присоединявшиеся к этим, охранялись, как и американские. Этот трюк давал возможность пользоваться защитой американских военных кораблей любому числу союзных судов».

Все это достаточно четко раскрывает истинное содержание приказа Кинга.

Имея основания опасаться дальнейших осложнений, которые могли повлечь за собой решение Рузвельта, гросс-адмирал Редер 17 сентября 1941 года попросил у Гитлера аудиенции, на которую я должен был сопровождать его. Главнокомандующий доложил Гитлеру, что положение германских ВМС шаткое. Но Гитлер приказа не отменил и вновь подчеркнул, что подводные лодки в случае нападения на них могут только обороняться.

Новые инциденты были неизбежны. 17 октября 1941 года подводные лодки атаковали английский конвой «SC-48» и добились попадания торпедой в американский эскадренный миноносец «Кёрни», входивший в состав охранения этого конвоя.

31 октября 1941 года при нападении на английский конвой «НХ-156» юго-западнее Исландии немецкая подводная лодка потопила американский эскадренный миноносец «Рубен Джеймс».

Итак, или Германия в самый разгар войны должна была прекратить боевые действия в Атлантике, что было бы только на руку Англии, или подобные инциденты повторялись бы.

Американские историки Лэнджер и Глизон пишут:

«Удивительно не потопление нескольких американских кораблей, а то, почему их не было потоплено больше»[1].

О характере действий американских ВМС в этот период командующий Атлантическим флотом адмирал Кинг сказал следующее:

«Если рассматривать обстановку с точки зрения международного права, то американские военно-морские силы по отношению к событиям на Атлантике занимали реалистическую позицию»[2].

Объявление Германией войны Соединенным Штатам, последовавшее 11 декабря 1941 года, вскоре после вступления в войну (7 декабря 1941 года) Японии, положило конец таким, пожалуй единственным в истории войн и в практике международного права, отношениям между двумя нациями.

---

[1] Die Welt-Krisis und die amerikanische Aussenpolitik. Band «Der nichterklarte Krieg 1940–1941», Kapitel «Der Schiesskrieg», Seite 748.

[2] Доклад военно-морского министра США от 27 марта 1944 года.

Несмотря на то что войну объявили мы, Международный военный трибунал в Нюрнберге пришел к выводу, что Германия не вела наступательной войны против Соединенных Штатов, Англии и Франции[1].

Отныне официальное состояние войны с США в значительной степени влияло на дальнейший ход подводной войны.

---

[1] Через все документы, отражающие позицию Международного военного трибунала, красной нитью проходит осуждение политического руководства фашистской Германии, развязавшей преступную агрессивную войну. В частности, по поводу агрессивного характера сначала политики Германии по отношению к США, а затем и войны в приговоре Трибунала говорится:

«28 ноября 1941 года, за 10 дней до нападения на Пирл-Харбор, Риббентроп подстрекал Японию через ее посла в Берлине к нападению на Великобританию и США и заявил, что, в случае если Япония будет вовлечена в войну с Соединенными Штатами, Германия немедленно вступит в войну... И когда Япония напала на флот Соединенных Штатов в Пирл-Харборе и таким образом начала агрессивную войну против Соединенных Штатов, нацистское правительство заставило Германию немедленно вступить в эту войну на стороне Японии, само объявив войну Соединенным Штатам». (Нюрнбергский процесс. М., Госюриздат, 1961, том VII, с. 359–360.) – *Прим. ред.*

12. ТРЕТЬЯ ФАЗА БИТВЫ ЗА АТЛАНТИКУ

(Январь – июль 1942 года)

Боевые действия в американских водах

В беседе с Гитлером 17 сентября 1941 года, во время которой он еще раз приказал избегать каких бы то ни было инцидентов с США, был затронут вопрос об обстановке, какая могла сложиться для подводной войны в случае конфликта с Соединенными Штатами. Учитывая возможность такого конфликта, я просил разрешения заблаговременно обучать экипажи подводных лодок, чтобы уже с началом войны подводные лодки могли находиться у американских берегов. Только при этом условии можно было бы рассчитывать на полное использование преимуществ «операции Паукеншлаг», цель которой состояла в нанесении неожиданного удара по району, имеющему слабую оборону[1].

Но все произошло иначе. Германское командование было буквально ошеломлено нападением Японии на Пирл-Харбор 7 декабря 1941 года. К этому времени, следовательно, ни одна подводная лодка не находилась в американских водах.

Только 9 декабря 1941 года штаб руководства войной на море сообщил командованию подводных сил, что Гитлер снял все ограничения, касающиеся кораблей Соединенных Штатов и панамериканской «зоны безопасности»[2]. В тот же день Командование подводных сил попросило у штаба руководства войной на море разрешения выделить 12 подводных лодок для боевых действий у американского побережья.

---

[1] Намеренно искажая смысл решений Международного военного трибунала в Нюрнберге, который якобы не признал наступательного характера войны против США со стороны фашистской Германии, Дениц, когда он говорит об «операции Паукеншлаг», имевшей ярко выраженный наступательный характер, невольно подтверждает правильность общеустановленной оценки, то есть по меньшей мере расписывается в своей необъективности. – *Прим. ред.*

[2] Под панамериканской «зоной безопасности» автор, видимо, подразумевает западную часть Атлантического океана, где деятельность германских подводных лодок вначале ограничивалась указаниями воздерживаться от действий, могущих вызвать конфликт с США. – *Прим. ред.*

8 Зак. 506

Планируя действия этих подводных лодок у берегов США, командование подводных сил возлагало на них большие надежды. До сего времени война еще не затронула американских вод. Торговые суда плавали там в одиночку. И в канадские порты, в первую очередь в Галифакс и Сидней, где группировались ходившие в Англию конвои, транспорты также следовали по одному. Правда, учитывая взаимодействие и обмен опытом между американскими и английскими флотами, следовало ожидать, что в прибрежных водах Соединенных Штатов противолодочная оборона как-то организована.

Но, по-видимому, она была слабой и потому не заслуживала высокой оценки. Во всяком случае, мы надеялись здесь найти по меньшей мере такие же условия, с какими год-два назад встретились в английских водах.

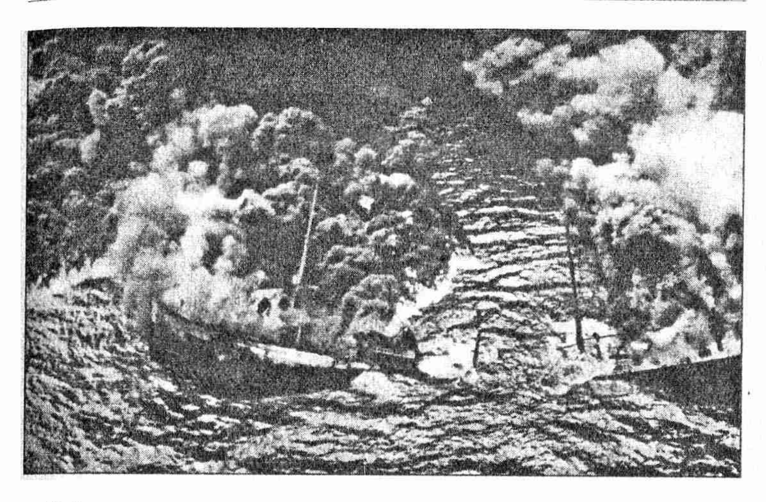
Эти вначале благоприятные условия в дальнейшем, естественно, должны были ухудшиться. После появления наших лодок в Западной Атлантике там несомненно усилили бы противолодочную оборону, а одиночные суда стали бы сводиться в конвой. Поэтому задача состояла в том, чтобы «как можно скорее и интенсивнее использовать благоприятные условия, прежде чем наступит ожидаемое изменение обстановки»[1].

Снятие ограничений, касавшихся действий немецких лодок в американских водах, создало еще одно оперативное преимущество для ведения подводной войны. На обширных морских пространствах, где намечалось использование лодок, имелось большое число узловых пунктов морского судоходства, в которых лодкам предстояло действовать впервые. К тому же предусматривалось неожиданное для противника перенацеливание атак с одного узлового пункта на другой.

Поскольку США не могли одновременно защищать все эти пункты одинаково эффективно, они вынуждены были плестись за нами как нападающими, которые удерживали инициативу в своих руках. Именно таким путем можно было достигнуть действительного распыления и отвлечения сил и средств противника.

Принцип ведения боевых действий в американских водах был прежний. Основная задача состояла в том, чтобы потопить как можно больше судов с минимальными потерями подводных лодок. Это означало, что результат действий каждой подводной лодки в течение дня, проведенного в море, по возможности, дол-

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 9 декабря 1941 года и 11 января 1942 года.



Гибель американского танкера, атакованного немецкой подводной лодкой. Март 1942 г.

жен быть максимальным. Следовательно, направлять подводные лодки в отдаленные морские районы на узловые пункты судоходства разрешалось лишь в тех случаях, когда, несмотря на продолжительный переход туда и обратно, подводную лодку там ждал более значительный успех, чем в близлежащих районах. В этой связи для командования подводных сил было очень важно точно и своевременно узнавать об интенсивности судоходства противника в различных районах и о «слабых участках» обороны. Наступательные удары не могли наноситься в пустоту.

Высоких результатов, которые окупали продолжительные переходы, командование подводных сил ждало именно в «девственных» районах американских вод.

Как же обстояли дела с подводными лодками, предназначавшимися для действий в американских водах? В «Журнале боевых действий штаба подводных сил» имеется запись от 1 января 1942 года, в которой приведены точные сведения о подводных лодках. К этому времени общее число немецких боевых подводных лодок достигало 91 единицы. Из этого числа 23 подводные лодки – «самая результативная часть подводных

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 19 декабря 1941 года.

сил» – находились на Средиземном море; 3 лодки по приказу штаба руководства войной на море должны были направиться также на Средиземное море; 6 лодок находились западнее Гибралтара и 4 предназначались для действий у берегов Норвегии. 60 процентов от оставшихся 55 подводных лодок, которые должны были действовать против торгового судоходства, задерживались в ремонте из-за нехватки рабочей силы на судоверфях. Только 22 подводные лодки находились в море, причем приблизительно половина их находилась на переходе: одни шли на задание, другие возвращались в базы. Таким образом, из числа лодок, предназначенных для атаки торговых судов, лишь 10–12 подводных лодок, или около 12 процентов от боевых подводных лодок, имевшихся в наличии к началу 1942 года, то есть после двух лет и трех месяцев войны, можно было использовать одновременно для выполнения нашей главной задачи на море – действий против торгового судоходства.

Роскилл, упоминая о большом уроне, который нанесли судоходству немецкие подводные лодки у американского побережья, пишет:

«Говоря о тех опустошениях, которые были произведены в первые дни 1942 года у американского побережья, приходится констатировать поразительный факт: здесь никогда не действовало одновременно более 12 подводных лодок»[1].

На первых порах мы не имели здесь даже этого числа подводных лодок. Мое предложение от 9 декабря 1941 года как можно скорее направить к американскому побережью 12 подводных лодок штаб руководства войной на море отклонил. Стремясь получить для ведения боевых действий в американских водах наибольшее число лодок, а именно 12, я попросил выделить для этой цели еще шесть больших лодок «XI» серии (740 тонн), которые по приказу штаба руководства войной на море находились западнее Гибралтара, тем более что они были «мало приспособлены для использования на Средиземном море и в районе Гибралтара. Их легче обнаружить, чем лодки «VII» серии. Они сложнее по конструкции и больше подвержены атакам глубинными бомбами из-за трудности управления ими на глубине. Поэтому главное их преимущество – более значительный запас топлива – не могло проявиться в должной степени ни на Средиземном море, ни в районе Гибралтара»[2].

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 96.

[2] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 11 декабря 1941 года.

Я заметил также, что рассчитывать на успех этих лодок у Гибралтара трудно, в то время как у берегов США их можно использовать довольно эффективно. Но добиться чего-то мне так и не удалось.

Штаб руководства войной на море считал недопустимым уменьшить число боевых подводных лодок на Средиземном море. Подводные лодки, занимавшие «пассивные» позиции западнее Гибралтара, так и не были переданы в мое распоряжение. Для нанесения первого удара у американского побережья я получил только шесть лодок. Пять из них с 16 по 25 декабря 1941 года стояли в портах Бискайского залива, готовые к выходу в море. Таким образом, первый удар в «операции Паукеншлаг» нам пришлось нанести этими пятью подводными лодками.

Расстояния от побережья Бискайского залива до наиболее выгодных пунктов ударов по судоходству в американских водах составляли:

Сидней	–	2200	морских	миль
Галифакс	–	2400	»	»
Нью-Йорк	–	3000	»	»
Тринидад	–	3800	»	»
Ки-Вест	–	4000	»	»
Аруба	–	4000	»	»

Большие подводные лодки «IX» серии, достигнув этих пунктов, имели еще значительный запас топлива, которого хватало примерно на три недели ведения боевых действий.

Командование подводных сил рассчитывало на одиночное плавание судов в этих районах, поэтому подводные лодки предполагалось рассредоточить на значительном пространстве американских вод.

Район рассредоточения не должен был быть слишком малым, ибо в случае смены маршрутов или прекращения здесь судоходства вообще большое число подводных лодок могло одновременно оказаться на невыгодных позициях. В то же время нельзя было делать этот район и чересчур большим: выделенные подводные лодки не смогли бы эффективно контролировать столь обширное пространство. Первоначально «операцию Паукеншлаг» мы хотели ограничить определенными пунктами, чтобы из нашего появления в них противник не сделал вывода, что мы вскоре можем появиться и в других районах с интенсивным судоходством. Поэтому первые пять лодок,

направленные к берегам США, получили задание действовать между рекой Святого Лаврентия и мысом Хаттерас.

В целях обеспечения внезапности действий этим подводным лодкам переход от Большой Ньюфаундлендской банки к восточному побережью Соединенных Штатов приказали совершить скрытно.

Во время этого перехода им разрешалось атаковать лишь крупные цели, то есть суда свыше 10 000 рег.-бр. тонн. Кроме того, я оставил за собой право назначить время нанесения удара по судоходству у американского побережья всеми пятью лодками одновременно. Так как нанесение первого удара следовало сообразовать с погодой и зависящей от нее скоростью хода направляющихся на запад подводных лодок, время начала атаки лучше всего было сообщить по радио.

Получив необходимые указания, первые пять лодок вышли в Атлантику в конце декабря 1941 года.

Тем временем были приняты определенные меры с целью получить остальные подводные лодки, необходимые для ведения боевых действий у берегов Америки. Я снова обратился к командованию с предложениями, которые касались подводных лодок, действовавших на Средиземном море и в районе Гибралтара. В документе говорилось:

«1. Согласно приказу штаба руководства войной на море № 2024 в восточной части Средиземного моря должны находиться одновременно готовые к действиям 10 подводных лодок и, кроме того, в западной и восточной частях Гибралтарского пролива – 15 подводных лодок (примерно в равном количестве). Для выполнения приказа необходимо направить на Средиземное море около 34 подводных лодок.

2. В настоящее время на Средиземном море находятся 23 подводные лодки. Поэтому следует направить туда дополнительно 11 лодок. Это количество превышает число лодок, указанное командующим подводными силами в секретном документе № 763, так как за данный промежуток времени имелись потери, и штаб руководства войной на море приказывал эти потери восполнить.

3. С момента потопления «Арк-Ройяла» и до настоящего времени при прохождении через Гибралтарский пролив потери составляли 33 процента. Из 24 подводных лодок, направленных на Средиземное море после потопления «Арк-Ройяла», четыре лодки погибли в Гибралтарском проливе и четыре возвратились в базу из-за повреждений, полученных в результате атаки бомбами. На Средиземное море прорвались толь-

ко 16 лодок. Таким образом, требование направить на Средиземное море дополнительно 11 подводных лодок вызывает необходимость подготовить 17 подводных лодок, учитывая, что при прохождении через Гибралтарский пролив возможна гибель пяти-шести подводных лодок.

4. Точно так же требование, чтобы в западной части Гибралтарского пролива одновременно находилось семь подводных лодок, заставляет подготовить для выполнения этого задания примерно 10 лодок, так как в период новолуния в этом сильно охраняемом районе придется считаться с такими же потерями.

5. Поэтому необходимо взвесить, оправдываются ли такие потери с военной точки зрения и соображениями возможности успешных действий подводных лодок:

а) До сих пор подводные лодки, действовавшие на Средиземном море, оказывали помощь военным операциям в Африке. В случае если удастся уничтожить крупный корабль противника, значительно повысится безопасность собственных морских перевозок в Африку. Противолодочная оборона в этом районе пока еще слабая, но вместе с тем заметно усиливаются перевозки морем, которые ведет противник. Поэтому решение увеличить число подводных лодок, действующих на Средиземном море, следует признать правильным. Подводные лодки уже имели успехи, и потери их пока невелики;

б) В районах западнее и восточнее Гибралтара – сильная оборона противника. Самолеты патрулируют и ночью при всех фазах луны. При встречах с военными транспортами и действиях против других объектов, на что рассчитывает штаб руководства войной на море и для чего, собственно, сосредоточиваются подводные лодки в районе Гибралтара, несомненно, придется иметь дело с чрезвычайно сильной обороной. Перспективы на успех поэтому малообнадеживающие. Добиться успеха очень трудно, он будет связан с большими потерями.

6. Командующий подводными силами поэтому считает, что решение ввести в действие одновременно 15 подводных лодок в районе Гибралтара экономически не оправдано. Командующий полагает, что целесообразно ограничиться направлением в районы восточнее и западнее Гибралтарского пролива примерно двух-трех подводных лодок для разведки и ведения в проливе в случае необходимости наступательных действий.

7. Исходя из этого, командующий подводными силами предлагает:

а) выслать на Средиземное море дополнительно две-три подводные лодки и на этом пока закончить увеличение числа лодок на Средиземном море; на возвращение в ближайшее время этих лодок в Атлантику командующий подводными силами не рассчитывает;

б) в район западнее Гибралтара направить одновременно только три подводные лодки.

8. Принятие указанного в пункте 7 предложения, помимо всего прочего, будет благоприятствовать возобновлению подводной войны в Атлантике. Это обстоятельство, по мнению командующего, еще более убеждает в том, что не следует сковывать силы подводного флота в районе Гибралтара: это неэкономично. Не следует посылать в Средиземное море больше лодок, чем это необходимо, иначе нельзя будет рассчитывать на отправку дополнительных лодок в Атлантику.

9. Просьба принять соответствующее решение, чтобы командующий подводными силами имел возможность распоряжаться подводными лодками, которые могут в настоящее время войти в строй»[1].

В ответ на это предложение 24 декабря 1941 года штаб руководства войной на море разрешил при необходимости использовать подводные лодки, находившиеся западнее Гибралтара, в районе Азорских островов. 2 января 1942 года это решение было изложено в совершенно секретном документе № 2220. В нем указывалось:

«1. Дополнительно направить на Средиземное море две-три подводные лодки. Впредь до особого распоряжения на Средиземное море лодок не направлять.

2. Основные усилия на Средиземном море сосредоточить в его восточной части. В западной части оставить только две-три лодки.

3. Западнее Гибралтара постоянно иметь три подводные лодки. В случае необходимости разрешается перебросить их к Азорским островам».

2 января 1942 года в моем «Журнале боевых действий» появилась такая запись:

«Итак, согласно этому решению подводные лодки на Средиземное море впредь направляться не будут. В то же время предусматривается возобновление боевых действий в Атланти-

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 11 и 23 декабря 1941 года.

ке, которые в основном были прекращены два месяца, а практически – шесть месяцев назад».

Командование подводных сил снова могло комбинировать. Самые опытные подводники находились на Средиземном море, поэтому борьбу против торгового судоходства в Атлантике приходилось возобновлять с помощью подводных лодок, впервые выходивших на задание. В середине января на верфях Бискайского залива к выходу в море была подготовлена вторая группа из четырех больших подводных лодок. Так как первые пять подводных лодок уже находились на переходе к восточному побережью США, эту вторую группу мы хотели использовать для нанесения неожиданного удара в другом районе Западной Атлантики с интенсивным судоходством: в районе островов Аруба – Кюрасао – Тринидад.

Насколько могло судить командование подводных сил, остров Тринидад был основным пунктом, где сходились коммуникации, ведущие с юга. Острова Аруба и Кюрасао являлись основными пунктами добычи нефти, и здесь можно было рассчитывать на встречу с танкерами[1].

До накопления определенного опыта в использовании лодок в избранных нами первых двух операционных районах у берегов Америки мы намеревались впредь посылать в каждый из районов вновь построенные большие подводные лодки примерно в равных количествах.

В связи с тем, что с 9 декабря 1941 года снимался запрет на действия лодок в американских водах, мы проверили возможность использовать в этих отдаленных районах средние подводные лодки серии «VIIc» (517 тонн).

Расчеты показали, что и средние подводные лодки могут достигать районов у берегов Новой Шотландии, где проходят морские сообщения, имея запас топлива, позволяющий находиться там длительное время и при необходимости действовать на большой скорости. Однако для использования средних подводных лодок южнее и западнее Новой Шотландии автономность лодок казалась недостаточной. Поэтому мы не предполагали направлять их в более удаленные районы. В марте – апреле 1942 года рассчитывать на первую подводную лодку-танкер еще не приходилось.

29 января 1942 года штаб руководства войной на море разрешил направить в Атлантику подводные лодки «VIIc» серии,

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 8 и 11 января 1942 года.

которые первоначально предназначались для переброски на Средиземное море. К этому времени семь подводных лодок этой серии находились в районе Азорских островов и Гибралтара или на пути туда. Эти лодки были переразвернуты в район Новая Шотландия – Ньюфаундленд.

Так были распределены имевшиеся в наличии силы. Одновременно командование военно-морских сил делало все возможное, чтобы прекратить призыв в армию рабочих судоверфей, занятых постройкой и ремонтом подводных лодок, и тем самым подготовить к выходу в море большее число подводных кораблей.

9 января 1942 года командованию подводных сил стало ясно, что первые пять больших подводных лодок 13 января достигнут восточного побережья США.

На этот день и был назначен внезапный удар силами подводных лодок.

Он увенчался полным успехом. Подводные лодки установили, что судоходство здесь проходит без помех, в обстановке, аналогичной мирному времени. Побережье не затемнено, города залиты светом, маяки и буи горели, но, как показалось, с умеренной силой. Суда ходили обычными курсами с зажженными ходовыми огнями. Со времени объявления войны прошло пять недель, однако казалось, что для предотвращения нападения подводных лодок были приняты весьма незначительные меры. Противолодочная оборона здесь была довольно слабой. Эскадренные миноносцы совершали в этом районе переходы с такой регулярностью, что подводные лодки могли составить точный график их движения и действовать в отсутствии эскадренных миноносцев в полной безопасности.

Подводные лодки подвергались также атакам глубинными бомбами, которые сбрасывали американские сторожевые корабли, но эти атаки не были достаточно настойчивыми и быстро прекращались, хотя нередко в этих сравнительно мелководных районах появлялась возможность потопления лодок. Самолеты, выделенные для борьбы с подводными лодками, действовали также нерешительно.

Транспорты беспрепятственно использовали здесь радиосвязь, часто передавали в эфир данные о своем местонахождении. В итоге подводные лодки получали ценные сведения о переходах транспортов. Капитаны судов явно не знали, как действовать, и уж никак не рассчитывали на ночные атаки подводных лодок.

Подводные же лодки действовали здесь следующим образом.

Днем они ложились на грунт на глубине от 50 до 150 метров, в нескольких милях от линии судоходства. С наступлением вечерних сумерек лодки поднимались с грунта и под водой шли к побережью. С наступлением темноты они всплывали для проведения ночных атак в надводном положении.

Начало «операции Паукеншлаг» было удачным. Подводная лодка U-123 донесла о потоплении восьми судов, среди которых было три танкера общим тоннажем 53 360 рег.-бр. тонн; U-66 – о потоплении пяти судов, среди них один транспорт для перевозки руды и два танкера общим тоннажем 50 000 рег.-бр. тонн. Жертвой подводной лодки U-130 стали три танкера и транспорт общим тоннажем 30 748 рег.-бр. тонн. Результаты действий двух других лодок были примерно такими же высокими.

Возможности для нанесения первого удара были колоссальными. Об этом говорит запись, сделанная командиром U-123 в «Журнале боевых действий»:

«Какая жалость, что ночью, когда я находился вблизи Нью-Йорка, кроме меня не было еще двух больших подводных минных заградителей, которые смогли бы забросать все пространство минами, и что сегодня ночью тут не было 10–20 лодок. Успех был бы обеспечен всем. Я насчитал приблизительно 20 судов, часть из них – с включенными огнями. Были здесь и суденышки. Все тесно прижимались к берегу».

В «Журнале боевых действий» командующего подводными силами в этот период появилась такая запись:

«Из донесений командиров становится ясным, что «операцию Паукеншлаг» можно было бы провести намного успешнее, если бы в распоряжение командующего подводными силами было предоставлено не шесть, а двенадцать больших подводных лодок, которые мы и просили. Такая благоприятная обстановка, которая складывалась только раз в жизни, дала хорошие результаты, однако ее можно было бы использовать гораздо эффективнее»[1].

Прежде чем группа «Паукеншлаг» покинула район боевых действий у восточного побережья США, к Чесапикскому заливу прибыли большие подводные лодки: U-106, U-103 и U-107. Эти подводные лодки были направлены сюда в середине января. В итоге мы добились, что в этом выгодном для действий против судоходства районе постоянно находились подводные лодки, хотя и в незначительном числе.

---

[1] Журнал боевых действии штаба подводных сил, 8 октября 1942 года.

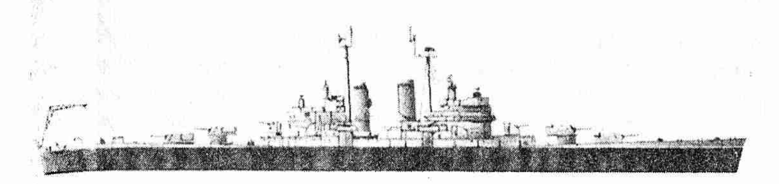
Менее благоприятные условия в районе Новая Шотландия– Ньюфаундленд встретили средние подводные лодки. Погода была исключительно плохой. Туман, вьюга, бурное море и холод сильно затрудняли ведение боевых действий, нарушали устойчивую работу механизмов торпед и понижали результативность атак. Вот как описывает один из командиров условия атаки судна, которое его подводная лодка встретила в 15 милях к востоку от мыса Бретон (Новая Шотландия):

«...18.1.1942. 00.30. Новый маневр выхода вперед. Противник, по-видимому, заметил подводную лодку при выстреле и тотчас же перешел на средний ход, так как лодка, идя параллельно судну, приближается к нему очень медленно. Она идет против волны и забирает много воды. Верхняя палуба сильно обледенела, поэтому я решаю стрелять с большого расстояния...

01.19. Два выстрела из второго и четвертого аппаратов. Курсовой 80° правого борта, скорость 15 узлов, дистанция 1500 метров; торпеды в цель не попали. Пароход, несмотря на сравнительно большую дистанцию и плохую видимость, заметил обледеневшую лодку и уклонился. Торпеды прошли мимо. Я уже хотел отвернуть вправо, чтобы попытаться использовать кормовые аппараты, как вдруг по траверзу, примерно в 300 метрах, показался эскадренный миноносец типа американского «Крейвна». На большой скорости он устремился к лодке. Я стремительно даю самый полный вперед – и эсминец проходит за кормой лодки примерно в десяти метрах. Срочное погружение! В это время за кормой парохода появляется второй эсминец. Из-за обледенения выхлопных клапанов дизелей в лодку попадает около восьми тонн воды, она буквально падает на грунт. Я решаю пока лежать, хотя лодка неприятно ерзает на скалах, потом все останавливается. Эсминцы ничего не предпринимают. По-видимому, вследствие обледенения у них отказали сбрасыватели глубинных бомб. В 02.10 лодка поднимается с грунта, и мы уходим в подводном положении...»

В таких условиях успехи действовавших здесь подводных лодок были скромнее. Но эти подводные лодки не представлялось возможным перебрасывать на юго-запад, в районы с хорошими погодными условиями, потому что из района Азорских островов их послали в американские воды и они, следовательно, израсходовали часть своего топливного запаса.

Следующую группу средних подводных лодок, которая вышла из Бискайского залива с полным запасом топлива, направили в район южнее Галифакса (Новая Шотландия). Оттуда эта



*Крейсер США «Atlanta»(«Атланта»). **Водоизмещение:** 8473 тонны. **Размеры:** 165 × 16,2 × 6,2 м. **Силовая установка:** двухвальная, турбозубчатый агрегат. **Максимальная скорость:** 32,5 узла. **Вооружение:** шестнадцать 127-мм (5") орудий. «Atlanta» был головным кораблем серии из 11 крейсеров, которые предназначались для патрулирования и ПВО. Более поздние корабли этой серии были оснащены лучшим противоосколочным бронированием, большим количеством пушек и улучшенным сонаром. В 1942 г. «Atlanta» была торпедирована, лишилась хода и была добита американцами.*

группа в последующие недели сумела пробратьсядо Нью-Йорка и мыса Хаттерас. При этом выяснилось, что дальность плавания средних подводных лодок фактически значительно больше предполагавшейся.

В период, предшествовавший действиям лодок в американских водах, борьбу с конвоями вели подводные лодки именно этой серии, которым в ходе атак часто приходилось развивать большую скорость. При такой тактике действий, естественно, не могло быть и речи об экономном расходе топлива. Теперь же, чтобы эффективно использовать средние лодки в американских водах, особенно экономно расходовать топливо следовало на переходе через Атлантический океан. С этой целью инженеры-механики подводных лодок прибегали к частому маневру ходами и изменению режимов работы двигателей. Во время сильных штормов с запада лодки погружались. Под водой они едва ли шли быстрее, но зато экономили топливо. На средних подводных лодках прибегали и к другим методам, чтобы увеличить дальность плавания. На подводных лодках заполнялись топливом некоторые цистерны, предназначенные для питьевой воды и воды для стирки. Подводники отказывались от элементарных удобств, чтобы побольше взять в лодку провианта, запасных частей и материалов, которые требовались для повышения автономности лодок. Немецкие подводные лодки по сравнению с подводными лодками других стран имели гораздо худшую обитаемость, так как были построены по прин-

ципу максимального использования каждой тонны водоизмещения для повышения собственно боевых качеств лодки. На лодках отказывались от всего, что могло именоваться комфортом, все необходимое для ведения боевых действий загружалось до допустимых пределов. Койки в течение нескольких недель были заняты ящиками с провиантом. В забитых до отказа отсеках оставались лишь узкие проходы.

Узнав об этих «мероприятиях», командование подводных сил позаботилось, чтобы они не вышли за пределы требований безопасности. Были отданы и соответствующие ограничивающие приказы.

В конце концов было сделано все, чтобы средние подводные лодки могли действовать у восточного побережья Соединенных Штатов. Они прибывали туда с запасом топлива около 20 тонн, которого хватало для ведения здесь боевых действий в течение двух-трех недель при тогдашних благоприятных условиях. Средние подводные лодки добились здесь больших успехов.

По английским данным, в январе 1942 года подводные лодки потопили в основном у американских берегов 62 судна общим тоннажем 327 357 рег.-бр. тонн[1].

Следовало по возможности эффективнее использовать имевшиеся к началу 1942 года незначительные силы немецкого подводного флота в особенно благоприятном в то время районе Западной Атлантики. Поэтому 24 января 1942 года было отдано распоряжение немедленно отправить к побережью Западной Франции все построенные в Германии и полностью подготовленные к ведению боевых действий новые подводные лодки. Оттуда они должны были без задержки направиться в американские воды.

Спустя несколько часов после отдачи этого распоряжения из штаба руководства войной на море был получен неожиданный приказ: направить восемь подводных лодок на линию Исландия – Фарерские острова – Шотландия. В соответствии с этим приказом в указанный район были переразвернуты подводные лодки, которые находились на переходе из Германии в порты Бискайского залива. Так вновь проявилось пренебрежительное отношение к давно уже ставшему необходимым усилению наступательного начала в подводной войне. Предпочтение отдали мерам оборонительного характера.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 485.

1 февраля 1942 года подводные лодки развернулись по операционным районам в Атлантике следующим образом. Семь подводных лодок патрулировали у берегов Норвегии, три находились западнее Гибралтара, и только шесть вели активные наступательные действия у берегов Америки[1]. Следовательно, из 16 подводных лодок, находившихся в операционных районах Атлантического океана, 10 выполняли задачи обороны морских подступов к Норвегии и Гибралтару и только шесть использовались для действий против торгового тоннажа противника.

Почему же подводные лодки привлекли к обороне морских подступов к Норвегии – этому новому для них виду использования?

22 января 1942 года в штаб-квартире фюрера проходило совещание, в котором принимал участие начальник штаба руководства войной на море адмирал Фрике. На совещании Гитлер заявил, что он опасается нападения на Норвегию:

«Норвегия – решающая военная зона. В создавшихся условиях туда следует немедленно послать подкрепления из надводных и подводных сил... Все подводные лодки необходимо направить на морские подступы к Норвегии для своевременного обнаружения подходящего противника и оказания ему действенного отпора...»[2]

Однако уже 23 января 1942 года Гитлер, по-видимому, пришел к более трезвой оценке обстановки, о чем свидетельствует следующая запись в «Журнале боевых действий штаба руководства войной на море»:

«...Во второй половине дня 23 января 1942 года позвонил капитан I ранга фон Путткамер и сообщил, что фюрер с радостью узнал об увеличении числа потопленных судов у берегов США и после вопроса о том, сколько подводных лодок находится в этом районе, выразил желание иметь там подводные лодки постоянно. Это желание фюрера, которое противоречило приказу, отданному им 22 января начальнику штаба руководства войной на море, имело большое значение...»[3]

В то же время данное заявление свидетельствовало о том, что в штаб-квартире фюрера не имели правильного представ-

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 1 февраля 1942 года.

[2] Журнал боевых действий штаба руководства войной на море, раздел «А», 24 января и 2 февраля 1942 года.

[3] Журнал боевых действий штаба руководства войной на море, раздел «С-IV», с. 14.

ления об имевшихся в наличии подводных лодках и об усилиях, которые необходимо было приложить, чтобы постоянно держать у американского побережья большое число подводных лодок. Если бы обо всем этом в штаб-квартире имели правильное представление, переброску подводных лодок на подступы к Норвегии исключили бы.

Несмотря на явное ослабление приказа Гитлера, штаб руководства войной на море 24 января 1942 года все же отдал распоряжение о переброске к Норвегии восьми подводных лодок. Но дело на этом не закончилось. 6 февраля 1942 года штаб руководства войной на море, основываясь на указаниях фюрера, отдал новый приказ. В нем говорилось:

«А. Число подводных лодок в Северном море (в настоящее время – четыре) увеличить до шести. Для этого две лодки постоянно держать в готовности в Нарвике или в Тромсё.

Б. В Тронхейме и Бергене иметь по две подводные лодки, находящиеся в готовности.

В. В районе Исландия – Гебридские острова впредь должно находиться восемь подводных лодок»[1].

Кроме того, штаб руководства войной на море подумывал о том, чтобы при необходимости с помощью подводных лодок организовать снабжение дислоцированных в Норвегии вооруженных сил.

Следовало подготовить все необходимое, чтобы переоборудовать по две большие и по две средние подводные лодки, находившиеся соответственно в одном из западных портов Франции и в одном из портов Германии.

Штаб распорядился, чтобы переброска подводных лодок (в общей сложности двадцати) на морские подступы к Норвегии была закончена к 15 февраля. Тем самым снабжение из Германии операционных районов на Атлантике с помощью подводных лодок снова прекращалось.

Лично я был убежден, что союзники не высадятся в Норвегии, но решил пойти на компромисс и высказал штабу руководства войной на море соображение: нельзя ли достигнуть косвенной защиты Норвегии от вторжения путем использования подводных лодок против торгового судоходства? [2]

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 6 февраля 1942 года.

[2] Речь шла, конечно, не о защите этой страны, а о том, чтобы не допустить вторжения в оккупированную Норвегию своего империалистического соперника. – *Прим. ред.*

«Для Англии и Америки высадка в Норвегии – это прежде всего вопрос транспортных средств и сил охранения. Чем больше будет уничтожено транспортов в каком-либо районе и чем сильнее угроза жизненно важным путям подвоза на Атлантике заставит охранять их, тем меньшую возможность подготовить необходимое число транспортов и кораблей охранения для ведения десантной операции будет иметь противник. Следовательно, чем успешнее будут действовать в Атлантике подводные лодки, тем меньше противник сможет думать о подготовке таких операций»[1].

Но в отношении возможности вторжения союзников в Норвегию штаб руководства войной на море придерживался иного мнения. На мой протест от 25 февраля 1942 года штаб ответил:

«Несомненно, каждая потопленная тонна ограничивает возможности противника в ведении операций надводным флотом. По мнению штаба руководства войной на море, торговый тоннаж, необходимый для осуществления норвежской операции, несмотря на известные потери, все же можно подготовить. Для перевозки 100 000 человек потребовалось бы 1,25 млн. рег.-бр. тонн, а для снабжения их – от 30 до 50 тыс. рег.-бр. тонн в месяц.

Поскольку весь коммерческий тоннаж противника уже занят гражданскими и военными нуждами, выделить его для новых задач можно будет лишь в случае, если требуемая часть тоннажа окажется освобожденной от решения уже возложенных на нее задач.

Оценивая шансы на успех десантной операции в Норвегии, противник, по-видимому, сможет временно пойти на сокращение тоннажа гражданского сектора в интересах этой операции. Но независимо от того, пойдет он на это сокращение или нет, а также от того, для решения каких других военных задач будет использован весь освобожденный тоннаж (например, для усиления позиций на Ближнем и Среднем Востоке), он в любое время сможет осуществить транспортные перевозки в Норвегию. Даже дальнейшее значительное увеличение потерь у американского побережья не в силах будет влиять на способность противника провести эту операцию».

В связи с этим штаб руководства войной на море счел нецелесообразным обращаться к Гитлеру с просьбой изменить приказ, касающийся организации защиты Норвегии.

К тому же нельзя было своевременно отправить для защиты Норвегии лодки, предусмотренные приказом, за счет

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 25 февраля 1942 года.

тех подводных лодок, которые строились на верфях Германии. Из-за льдов в Балтийском море в суровую зиму 1941/42 года подводные лодки не были готовы в срок. Поэтому в Норвегию пришлось отправить шесть подводных лодок, находившихся в портах Бискайского залива и предназначавшихся для действий против торгового судоходства у берегов Америки. Командиры четырех из них имели опыт ведения боевых действий на Атлантике.

Опасность вторжения противника в Норвегию уже не вызывала тревоги. И все же, несмотря на это, верховное командование настояло, чтобы на подходах к Норвегии постоянно находились в боевой готовности 20 подводных лодок. Но с 12 марта 1942 года их задача, звучавшая как «защита Норвегии», получила новую ориентацию – «воспрепятствование» перевозкам грузов противника в Мурманск и Архангельск. Тогда я предложил передать эти подводные лодки в подчинение адмиралу Нордмееру, который лучше всех мог быть осведомлен о противнике в этом районе. Предложение приняли. И все-таки успех подводных лодок в Северном Ледовитом океане был невелик, чего, конечно, и следовало ожидать в летние месяцы в этих широтах, где с апреля ночи становятся короче. А тем временем подводные лодки, действовавшие в американских водах, добились внушительных результатов. В этой связи снова встал вопрос о бесцельности использования подводных лодок в районе Норвегии. В моем докладе от 3 мая 1942 года говорилось:

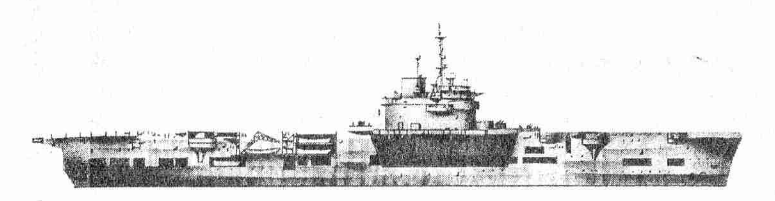
«Командующий подводными силами считает, что уничтожение транспортных средств и нарушение коммуникаций противника в Северном море, принимая во внимание и воздействие на ведение сухопутной войны на севере, имеет большое значение. Однако использование большего числа подводных лодок против конвоев в Северном море в настоящее время может оправдать себя лишь в случае, если:

а) успех этих подводных лодок, учитывая большую значимость уничтожаемого здесь тоннажа и связанных с этим последствий, будет примерно равен успеху подводных лодок в Атлантике и влиянию этих успехов на весь ход войны;

б) будут достигнуты цели обороны или по крайней мере будет вестись успешная борьба с вторгшимся противником.

Доводы по пункту «а»:

Командующий подводными силами считает, что использование подводных лодок в северных водах сильно затруднено



*Английский авианосец «**Unicorn**» («**Юникон**»). **Водоизмещение:** 20 624 тонны. **Размеры:** 186 × 27,4 × 7,3 м. **Силовая установка:** двухвальная, турбины. **Вооружение:** восемь 102-мм (4") орудий. **Авиагруппа** 36 самолетов. **Спущен на воду:** ноябрь 1941 г. Во время Второй мировой войны он служил на Средиземноморье, затем на Атлантике, а после переведен на Тихий океан*

из-за полярного лета. Успешно применяемая в Атлантике тактика ненападения на конвои здесь отпадает[1]. На успех атаки из подводного положения в хорошую погоду рассчитывать почти не приходится, так как базовые самолеты и самолеты авианосной авиации не позволят лодкам сблизиться с целью. В плохую погоду и при сильном волнении атаки вообще бессмысленны. При этом следует учитывать,что англичане могут проводить конвои в плохую погоду. Поддерживать контакт с целью, равно как и уходить от преследования, в условиях полярного дня очень трудно. Суммируя все это, можно прийти лишь к одному выводу – шансы на успех невелики. Такой вывод подтверждают уже проведенные атаки конвоев. До сего времени в этом районе при использовании в среднем от 16 до 20 лодок уничтожалось: в марте 14 400 рег.-бр. тонн, в апреле – 26 000 рег.-бр. тонн. Если учесть, что 48 процентов времени лодки находятся в базе и на верфи и что в настоящее время на каждую подводную лодку, находящуюся в море в течение месяца, в среднем приходится 12 000 уничтоженных рег.-бр. тонн, а за март было уничтожено всего 96 000 рег.-бр. тонн, то, используя в Атлантике такое же число подводных лодок, в апреле можно было бы уничтожить 120 000 рег.-бр. тонн.

Доводы по пункту «б»:

Командующий подводными силами считает, что подводная лодка не приспособлена для действий против быстроходных и маневренных кораблей и групп транспортов. Она никогда не сможет подойти вовремя, чтобы отразить первые попытки вы-

[1] Так в подлиннике. – *Прим. ред.*

садить десант или воспрепятствовать действиям крупных сил прикрытия. Более или менее успешно она может действовать лишь после начала высадки десанта на путях подвоза питания десанту.

Если подводные лодки, строящиеся в Германии, вновь начнут поступать в районы операций, то для выполнения этих задач, особенно в ближайшее время, будут иметься достаточные силы. Однако следует считать, что в северных водах из-за тяжелых условий потери лодок большие и выходы их из строя чаще, чем в Атлантике. Поэтому время от времени в этот район приходится направлять дополнительные лодки, чтобы заполнять образующиеся бреши. Из-за неблагоприятных условий ремонта на верфях Норвегии и Германии создается невыгодное соотношение между временем пребывания лодки в порту и в море. Перевод 20 подводных лодок в северные воды существенно ослабит угрозу, созданную торговому судоходству союзников в Атлантике.

Подводя итог, командующий подводными силами приходит к выводу, что использование подводных лодок в северных водах не оправдывает себя. Что же касается борьбы с десантами, то здесь подводные лодки лучше всего выполнят свои задачи, если будут уничтожать транспортные средства (срывая тем самым десантные операции в начальный период), а не устранять последствия высадки десанта на собственное побережье»[1].

Я же считал, да и сейчас убежден, что при благоприятных условиях в американских водах для нас лучше всего было бы тогда бросить все силы нашего подводного флота на борьбу против торгового судоходства. В 1942 году единственным средством ведения наступательной войны против нашего основного противника – Англии была подводная лодка. Ограниченное число подводных лодок в 1942 году заставляло использовать их исключительно активно.

Как оценил противник использование немецких подводных лодок в норвежских водах? Роскилл пишет по этому поводу следующее:

«Одна из «интуиций» Гитлера, к счастью для нас, стала причиной ослабления нажима в Западной Атлантике...

...25 января Дениц получил очень неожиданный приказ о переброске восьми подводных лодок в воды между Исландией,

---

[1] Журнал боевых действий штаба руководства войной на море, раздел 6/IV, 42, с. 133.

Фарерскими островами и Шотландией для предотвращения якобы ожидаемого вторжения в Норвегию. Окончательный немецкий план обороны Норвегии предполагал переброску сюда не менее 20 средних подводных лодок. Несмотря на то что Дениц сильно протестовал против этого, германский штаб руководства войной на море, кажется, и не собирался предпринимать серьезных попыток противопоставить одержимости Гитлера разумные доводы о маловероятности десантной операции. Не представлял он и последствий перебросок лодок для битвы за Атлантику. Сокращение числа подводных лодок неизбежно повлекло за собой спад общей результативности лодок, действовавших у американского побережья как раз в то время, когда они имели там наибольший успех»[1].

Далее Роскилл пишет:

«Небезынтересно все же заметить, что в апреле 1942 года Черчилль поручил британскому генеральному штабу изучить возможность высадки десанта в Норвегии, который должен был бы уменьшить давление противника на наши конвои в Арктике. Однако его предложение так и не дошло до стадии серьезной разработки: оно шло вразрез с основным стратегическим замыслом союзников, предполагавшим сначала вторжение в Северную Африку».

Итак, мысль о десантной операции в Норвегии, а точнее в Северной Норвегии, принадлежала Черчиллю и возникла в апреле 1942 года. Несмотря на это, Роскилл, оценивая первые шесть месяцев 1942 года битвы за Атлантику, приходит к выводу:

«Ограниченное число подводных лодок, имевшихся в наличии к началу года, плюс их неоправданная переброска явились, как это известно теперь, решающим фактором в битве за Атлантику»[2].

Вопрос о том, какие последствия для ведения войны против торгового судоходства именно в эти первые месяцы 1942 года имела переброска части подводных сил в северные воды, будет затронут еще раз при анализе соотношения числа уничтоженных судов к числу спускавшихся противником на воду новых кораблей.

Как же в дальнейшем велась подводная война в американских водах?

Следующую группу – пять больших подводных лодок, как уже говорилось, командование подводных сил в начале января

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 101–102.

[2] Ibid, p. 101.

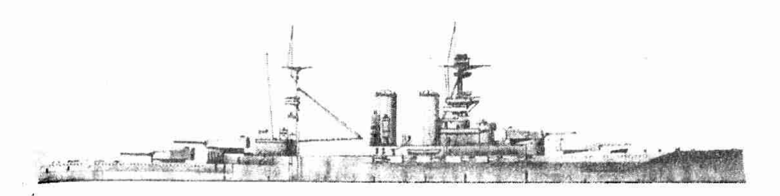
направило в Карибское море. И здесь их задача состояла в том, чтобы быстро и неожиданно появиться и так же стремительно нанести удар. По одной лодке должно было находиться в районе островов Аруба и Кюрасао и у северо-западной части полуострова Паранагуа. Здесь подводным лодкам предстояло вести борьбу в основном с танкерами. Две подводные лодки получили район действий поблизости от пункта, где сходились многие линии судоходства, – острова Тринидад.

Одной из задач подводных лодок являлся обстрел (по возможности, ночью) нефтехранилищ на побережье островов Аруба и Кюрасао.

Чтобы ночные обстрелы побережья (успех их, исходя из опыта прошлых лет, часто был сомнителен) не помешали выполнению главной задачи – уничтожению судов, так как момент внезапности в связи с этим можно было упустить, подводным лодкам разрешалось использовать артиллерию против наземных целей лишь после нанесения внезапного успешного удара по судоходству. Чтобы точно установить время нанесения первого удара, подводные лодки, пройдя 40° западной долготы, должны были передать по радио донесение. Это давало штабу возможность установить, когда подводные лодки достигнут района боевых действий. Наиболее благоприятный момент для осуществления подводными лодками запланированных действий в районе портов и вблизи побережья можно было выбрать в период новолуния, то есть примерно в середине февраля. В это время там стоят темные ночи. По этим соображениям, нанести удар было намечено 16 февраля.

Подводные лодки встретили здесь интенсивное движение танкеров, и успехи не замедлили себя ждать. Подводная лодка U-156 потопила два танкера, после чего пыталась обстрелять побережье острова Аруба. Однако это не удалось ей из-за повреждения орудия. Обстрел намечалось повторить в следующие ночи, но все побережье было затемнено, вследствие чего ориентироваться стало почти невозможно.

Реакция на гибель первых судов в этом районе оказалась еще более быстрой, чем в начале «операции Паукеншлаг» у американского побережья. Движение судов здесь время от времени прекращалось, изменялись их маршруты, усилилось воздушное охранение. Но поскольку подводные лодки действовали преимущественно в ночное время, а все распоряжения судам передавались по радио часто открытым текстом (если же они и были закодированы, то быстро разбирались и сообщались под-



*Английский линкор «Barham» («Бархэм»). **Водоизмещение:** 32 004 тонны. **Размеры:** 196 × 27,6 × 8,8 м. **Силовая установка:** четырехвальная, турбины. **Максимальная скорость:** 24 узла. **Вооружение:** восемь 381-мм (15") орудий главного калибра, четырнадцать 152-мм (6") орудий вспомогательного калибра. **Спущен на воду:** октябрь 1914 г. Линкор «Barham» принимал участие в Ютландском сражении, где был сильно поврежден. В начале 1930-х гг. все корабли этого класса прошли модернизацию. 25 ноября 1941 г. в районе Салума в Средиземном море подводная лодка U-331 потопила линкор «Barham»*

водным лодкам), эти мероприятия почти не повлияли на результаты действий лодок. К тому же командование подводных сил предоставило подводным лодкам возможность «свободного маневра», чтобы в случае изменения маршрута движения судов они не оказались привязанными к какому-то одному району, который в связи с этим становился невыгодным для ведения боевых действий. Подводная лодка U-129 успешно провела поиск у побережья Гвианы. Подводная лодка U-161 смело ворвалась в гавань Порт-оф-Спейн на острове Тринидад и в гавань Кастри на острове Сент-Люсия и потопила стоявшие там суда. В начале марта в этом районе боевых действий появилась шестая подводная лодка – U-126. Она получила задание вести поиск между Наветренным и Старым Багамским проливами. В течение 14 дней лодка потопила здесь девять судов, после чего вместе с остальными пятью подводными лодками, расстреляв все торпеды, взяла курс к берегам Германии.

Итак, и этот второй удар, нанесенный в американских водах по торговому судоходству, увенчался полным успехом.

В начале февраля командование подводных сил получило донесение о том, что в районе Фритауна и Сьерра-Леоне, у западного побережья Африки, предполагается возобновить интенсивное движение судов. Речь шла о судах, следовавших по маршрутам: Дальний Восток – мыс Доброй Надежды – Англия; район Индийского океана – мыс Доброй Надежды – Англия и обратно. Предположение о возобновлении судоходства

на указанных маршрутах казалось правдоподобным. В октябре 1941 года было установлено, что на этих линиях наблюдалось слабое движение судов, потому что англичане, по-видимому, сосредоточили судоходство в панамериканской «зоне безопасности». А, как известно, Гитлер, учитывая, что США, возможно, будут соблюдать нейтралитет, объявил эту зону запретной для немецких подводных лодок.

Но после того как США вступили в войну с Германией и немецкие подводные лодки стали действовать и в этой зоне, у Англии уже больше не было оснований сосредоточивать здесь движение своих судов. Наоборот, имело смысл снова отступить на восток и возобновить судоходство по старому, более короткому маршруту – через Фритаун. Хотя немецким подводным лодкам и сопутствовал успех в американских водах, у командования подводных сил появилась мысль перебросить какое-то число их в восточные районы Атлантики и нанести здесь противнику внезапный удар. В пользу этой мысли говорило и следующее обстоятельство. До сих пор военно-морские силы Соединенных Штатов показывали себя неспособными помешать успешным действиям немецких подводных лодок в собственных, американских водах. Но мириться с такими большими потерями США, разумеется, уже не могли. Поэтому можно было ожидать, что, учтя уроки войны, они попросят у Англии противолодочные корабли. Возможно, что в результате передачи США части противолодочных средств число их в английской «зоне безопасности», в районе Восточной Атлантики, уменьшилось бы. Эти размышления о мерах, предпринятых в ответ на наши действия в американских водах, побудили нас в середине февраля перебросить в район Фритауна две подводные лодки. Они прибыли туда в начале марта и обнаружили южнее и юго-западнее Фритауна интенсивное, но нерегулярное движение судов. Подводные лодки потопили здесь 11 судов. Таким образом, наши предположения оправдались. Новый ошеломляющий успех подводных лодок в этом районе, по-видимому, возымел свое действие. Англия приостановила передачу противолодочных кораблей Соединенным Штатам. В результате в американских водах сохранялись благоприятные условия для действий подводных лодок. Сейчас известно, что, после того как в январе 1942 года начались наши действия в американских водах, между Соединенными Штатами и Англией долго дискутировался вопрос о предоставлении Англией части сил охранения США для ведения борьбы с подводными лодками и что в

итоге два английских эскортных отряда в середине апреля были переданы Соединенным Штатам [1].

Американские воды оставались основным операционным районом действий наших подводных лодок. Прошло два месяца боевых действий в этом районе. Мы не могли предугадать, сколько времени понадобится Соединенным Штатам, чтобы американская противолодочная оборона смогла оказать эффективное противодействие нашим подводным лодкам. С середины марта и до конца апреля 1942 года для нанесения столь многообещающих ударов по судоходству в американских водах мы могли использовать одновременно всего шесть – восемь подводных лодок.

Здесь сказалась переброска подводных лодок к берегам Норвегии, произведенная в середине февраля.

Небольшое число подводных лодок, предназначавшихся для боевых действий в Западной Атлантике, командование подводных сил направило к восточному побережью Америки, в районы с очень интенсивным судоходством. Пока еще имелась возможность, здесь следовало развернуть активные действия лодок. У берегов США подводные лодки действовали в районе, простиравшемся от Нью-Йорка и далее на юг. Очень скоро они установили ночные маршруты судов. Наиболее выгодным пунктом для нанесения ударов оказался мыс Хаттерас. Этот район суда проходили по мелководью, предельно близко к берегу, стараясь избежать атак подводных лодок. Но несмотря на эти меры предосторожности, суда все же подвергались нападению лодок. Лодки предпринимали атаки ночью, действуя на глубинах от восьми до десяти метров, то есть там, где им уже нельзя было уйти от противолодочных кораблей или самолетов, если бы таковые оказались поблизости. Действуя ночью, подводные лодки достигали значительных результатов.

Так, подводная лодка U-123 потопила на мелководье северо-восточнее Саванны несколько танкеров. Всего она потопила одиннадцать судов, U-124 – девять судов, U-552, U-203 и U-160 – по пять-шесть судов.

Недалеко от мыса Хаттерас, непосредственно у побережья США, случайно был обнаружен еще один район интенсивного судоходства. Во время перехода через Атлантический океан подводная лодка U-105 попала в крайне тяжелые погодные условия. Командир лодки рассчитал, что для действий в назначенном рай-

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 104.

оне у мыса Хаттерас ему не хватит топлива. Поэтому он не решился выходить за пределы района, находившегося в 300 милях к востоку от мыса Хаттерас, и обнаружил, что здесь пересекаются коммуникации, расходящиеся в северном, юго-восточном и северо-западном направлениях. Этот район оказался очень перспективным, и до конца апреля 1942 года подводные лодки могли использовать его, особенно в период полнолуния, когда действия на мелководье, у самого побережья, становились невозможными.

Но уже в конце апреля мы ощутили, насколько эффективной стала противолодочная оборона у американского побережья и насколько изменился здесь характер судоходства. Например, мимо мыса Хаттерас суда проходили только днем и в самое различное время. Появление одиночных судов в этом районе тоже стало редкостью. В большинстве случаев суда следовали в так называемых пульках[1].

После прохода такого каравана океан на длительное время снова становился пустынным, пока не появлялась, но теперь уже совершенно в другом месте, вдали от предыдущего маршрута, новая группа судов.

Эти меры предосторожности серьезно затруднили действия подводных лодок. К тому же с конца апреля значительно усилилось охранение, которое осуществляли корабли и самолеты противника. Это касалось прежде всего прибрежных районов, откуда американские противолодочные силы в первую очередь намеревались прогнать немецкие подводные лодки.

Оба мероприятия: изменение характера судоходства и усиление охранения – все же были не настолько эффективны, чтобы внушить серьезные опасения командованию подводных сил. Мы и в дальнейшем намеревались, учтя изменившиеся условия и приняв соответствующие оперативные контрмеры, продолжать действовать в американских водах. Здесь, к востоку от мыса Хаттерас, с середины января – начала боевых действий – до конца апреля была потеряна только одна подводная лодка, а именно U-85. В то же время подводные лодки потопили в американских водах 198 судов общим тоннажем 1 150 675 рег.-бр. тонн. Однако это преуменьшенная цифра. Она названа статистическим отделом военно-морского министерства США с учетом лишь районов, где ежемесячно уничтожалось более семи судов[2].

---

[1] «Пульк» – совместное плавание нескольких транспортов без охранения. – *Прим. ред.*

[2] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 97.

14 апреля 1942 года личный советник Рузвельта Гопкинс, находившийся в это время в Лондоне, телеграфировал президенту, что за последние три месяца союзники потеряли 1 200 000 рег.-бр. тонн, из которых больше половины приходится на танкеры.

Итак, это был действительно удачный период подводной войны, за который мы потеряли только одну-единственную подводную лодку и в то же время нанесли противнику значительный урон.

В американских водах подводные лодки, бесспорно, успешно боролись с противолодочными силами. Иное положение складывалось в Восточной Атлантике, где находились английские противолодочные силы. Во время перехода через Атлантический океан к берегам США подводные лодки редко обнаруживали конвои. Так, однажды подводная лодка встретила два быстроходных транспорта и два эскадренных миноносца. В первой же атаке она потопила английский эсминец «Белмонт». Дальнейшее преследование конвоя, идущего со скоростью 14 узлов, показало, что возможностей повторить атаку не было, даже когда к этой подводной лодке в течение трех следующих дней присоединились еще три. Большая скорость хода судов не позволяла подводным лодкам выйти на позицию залпа.

В конце февраля 1942 года подводная лодка U-155 в 600 милях северо-восточнее мыса Рейс (Ньюфаундленд) обнаружила конвой, который шел в юго-восточном направлении. Это был конвой ONS-67. В 200–300 милях от него находились еще пять подводных лодок. Более трех дней U-155 поддерживала контакт с конвоем, пока не подошли остальные лодки. В результате атаки конвоя лодки потопили восемь судов, шесть из которых оказались крупными танкерами. При этом не была потеряна ни одна лодка.

Но наряду с успешными действиями произошли три события, которые причинили немало беспокойства командованию подводных сил. В начале февраля, возвращаясь с задания, подводная лодка U-82 западнее Бискайского залива обнаружила небольшой конвой, который, как показалось, имел слабое охранение. Но вскоре от лодки перестали поступать сигналы о поддержании контакта с конвоем. Она была уничтожена. В том же районе в конце марта подводная лодка U-587 также обнаружила конвой. С ней произошло то же, что и с подводной лодкой U-82. 15 апреля примерно в том же районе обнаружила конвой подводная лодка U-252. На этот раз я приказал команди-

ру лодки атаковать конвой ночью и только при благоприятных условиях. Такое приказание диктовалось опасениями за судьбу лодки, которые возникли в связи с недавними неудачами. И все же и эта подводная лодка была потеряна. Конвои, обнаруженные тремя подводными лодками, не были теми английскими конвоями, которые регулярно ходили в этом районе и графика движения которых мы не знали. В «Журнале боевых действий» я сделал такую запись:

«Предполагаю, что в этом районе, через который постоянно проходят на запад подводные лодки, находится английский конвой-ловушка, состоящий из специальных противолодочных кораблей. В связи с этим подводным лодкам приказано при обнаружении конвоев в квадрате BE (между 10 и 25° западной долготы и 43 и 50° северной широты) их не атаковать, а немедленно отвернуть и лишь после этого передать донесение по радио. Было бы неправильным рисковать подводными лодками в действиях с сомнительными шансами на успех, в то время как в американских водах обстановка куда благоприятнее и сулит гораздо больше успехов при незначительных потерях своих лодок»[1].

Эта запись в «Журнале боевых действий» о конвое-ловушке была лишь догадкой. Командование подводных сил не знало причин гибели трех лодок, как и в 1941 году, когда мы потеряли сразу трех командиров – Приена, Кречмера и Шепке; в связи с этим возникли беспокойство и опасения, что англичане применили новое, неизвестное нам средство борьбы с подводными лодками. В 1941 году, потеряв этих трех командиров, мы подозревали то же самое. Но подозрения оказались необоснованными. Другое дело сейчас. Теперь известно, что с февраля по апрель 1942 года, как раз в период, когда были потеряны упомянутые три подводные лодки, англичане впервые применили радиолокатор, работавший на коротких волнах. Так как радиоволны в воде не распространяются, новый локатор, как и известный до того радиолокатор, работавший на длинных волнах, можно было использовать только для обнаружения подводных лодок в надводном положении. Однако новый коротковолновый локатор мог обнаруживать лодку гораздо точнее и на большем расстоянии. Он обнаруживал подводные лодки независимо от времени дня и состояния видимости сразу же, как только их силуэты показывались на горизонте.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 96.

Это означало, что с помощью радиолокатора подводную лодку можно было «видеть» в надводном положении почти всегда, причем раньше, чем она могла обнаружить противника. Роскилл пишет по этому поводу следующее:

«В то время как на западе противник производил неслыханные опустошения, которых, надо полагать, в большинстве случаев можно было бы (при наличии у США более активной и более совершенной противолодочной обороны) избежать, в 3000 миль восточнее успехи его были совсем другими. Английская тактика борьбы с подводными лодками и английские противолодочные силы, как на воде, так и в воздухе, быстро совершенствовались. Был создан, в частности, неизвестный противнику радиолокатор, который устанавливался на эскортных кораблях и на самолетах. Действия нашей авиации над Бискайским заливом и удары сил охранения конвоев явились причиной гибели значительного числа подводных лодок противника[1].

Корабли охранения конвоя «OS-18» 6 февраля потопили подводную лодку U-82, а в марте силы охранения конвоя «WS-17» потопили подводную лодку U-587. В апреле корабли охранения конвоя «OQ-82» уничтожили подводную лодку U-252.

За последнее время подводные лодки потопили у восточного побережья Америки наибольшее число судов, поэтому в апреле 1942 года нам казалось, что противолодочные силы США сосредоточены именно здесь. Исходя из этих соображений, мы намеревались нанести одновременный удар по нескольким американским узловым пунктам судоходства, находившимся в различных районах моря, всеми теми подводными лодками, на которые можно было рассчитывать в конце апреля. Это должно было заставить противника снова перебросить только что сосредоточенные у восточного побережья Соединенных Штатов противолодочные силы в находящиеся под угрозой районы и, следовательно, распылить их.

Намерению нанести подводными лодками фронтальный удар благоприятствовало то обстоятельство, что в конце апреля вводилась в строй первая подводная лодка-танкер – U-459. Подводная лодка-танкер («XIV» серия) была неуклюжим, неповоротливым кораблем водоизмещением почти в 1700 тонн.

---

[1] Здесь Дениц использует материалы, в которых явно преувеличиваются возможности и успехи английской противолодочной обороны, которая в течение длительного времени была совершенно беспомощной в борьбе с немецкими подводными лодками. – *Прим. ред.*

Она не являлась боевой подводной лодкой и, следовательно, не имела торпедного вооружения. На ней имелись только зенитные установки. Команды таких подводных лодок-танкеров называли их «дойными коровами». Из 700 тонн топлива, которое они принимали, «дойные коровы» в зависимости от продолжительности их пребывания в море могли отдавать боевым подводным лодкам от 400 до 600 тонн. Этого топлива хватало, например, для того, чтобы обеспечить боевую деятельность двенадцати средних лодок (по 50 тонн на каждую), находящихся в самых отдаленных районах Карибского моря, или пяти больших лодок (по 90 тонн на каждую) у мыса Доброй Надежды.

22 апреля 1942 года подводный танкер U-459 впервые передал топливо подводной лодке U-108 в районе, лежащем в 500 милях северо-восточнее Бермудских островов. А двумя неделями позже в том же районе от U-459 приняли топливо еще двенадцать средних и две большие подводные лодки.

Иногда из-за плохой погоды прием топлива от танкера прерывался и, следовательно, передача задерживалась. В результате около танкера собиралось несколько подводных лодок, ожидавших своей очереди. Такое сосредоточение лодок таило опасность и всякий раз вызывало у нас тревогу.

Подводные лодки, принявшие в конце апреля 1942 года топливо от U-459, были развернуты для проведения намеченного фронтального удара. От 16 до 18 подводных лодок находилось между мысом Сейбл и Ки-Вестом. Еще девять действовало в районе, простиравшемся от Старого Багамского пролива до пролива Наветренный, а также в Мексиканском заливе, у островов Кюрасао, Аруба и Тринидад и у побережья Гвианы.

Как ни казался план нанесения фронтального удара многообещающим, осуществление его принесло нам много неожиданностей. В конце апреля подводные лодки, действовавшие у восточного побережья США, против всяких ожиданий не потопили ни одного судна. Было полнолуние, и мы надеялись, что в предстоящие темные ночи обстановка для лодок снова окажется благоприятной и результаты не заставят себя ждать. Но вскоре от подводных лодок стали поступать донесения, что они больше не наблюдают движения судов. Подводные лодки вели успешные действия против одиночных судов в этом районе так долго, что сначала мы не могли примириться с мыслью о возможности изменения такой обстановки. Но вскоре нам пришлось признать, что в этой прибрежной полосе Соединенные Штаты ввели систему конвоев.

Англичане уже давно рекомендовали своим американским союзникам эту весьма эффективную систему противолодочной обороны. Но Соединенные Штаты не сразу решились принять ее. Первые американские конвои стали ходить вдоль восточного побережья США в начале мая 1942 года. В результате с конца апреля до конца мая подводные лодки не обнаружили в этом районе ни одного одиночного судна. Поэтому их результативность резко снизилась. Только у берегов Флориды обстановка оставалась благоприятной. Здесь особенно отличились подводные лодки U-333 и U-564. Несмотря на сильное охранение на море и прикрытие судов с воздуха, эти лодки по-прежнему действовали успешно. Для этого в конце апреля 1942 года подводная лодка U-333, пытавшаяся ночью атаковать транспорт, была протаранена им и получила серьезные повреждения. Но она не прекратила поиск противника и продолжала действовать в прибрежной зоне. 6 мая во время очередной ночной атаки ее обнаружили эскадренные миноносцы. В течение нескольких часов они забрасывали ее глубинными бомбами. Подводная лодка получила новые повреждения и легла на грунт. На этот раз мелководье оказалось для лодки спасительным. Команде удалось устранить течь и другие повреждения. U-333 снялась с грунта и вышла из опасного района, избежав почти неминуемой гибели.

В целом же подводные лодки, действовавшие у восточного побережья США, за период с конца апреля и до середины мая 1942 года имели незначительные успехи, так как обычное судоходство в этом районе прекратилось.

Несравненно лучшими оказались условия в Карибском море. Потери противника здесь были очень большими. Каждая лодка потопила от шести до восьми судов. Противник, по-видимому, не рассчитывал на появление подводных лодок в самых отдаленных районах Карибского моря, а также в Мексиканском заливе. И мы снова ударили по его слабому месту.

Командование подводных сил учло это обстоятельство – неблагоприятную обстановку у американского побережья и неплохие возможности в Карибском море – и немедленно перебросило на юг, в направлении Карибского моря, шесть подводных лодок, которые находились на севере восточного побережья Америки. Для остальных подводных лодок, прибывавших из портов Бискайского залива, центр тяжести действий в последующие недели почти вплоть до середины июля также постепенно перемещался в Карибское море.

Использование такого выгодного операционного района, отстоявшего на 3000–4000 миль от военно-морских баз Бискайского залива и имевшего протяженность от 500 до 1000 миль, стало возможным благодаря трем подводным лодкам-танкерам – U-459, U-460 и U-116. С конца апреля до середины июня они передавали топливо 20–37 подводным лодкам, которые поочередно вели боевые действия в Карибском море.

Успехи подводных лодок в Карибском море, хотя одновременно здесь действовало небольшое число их, были очень велики. Лучших результатов добилась подводная лодка U-159. В мае и июне 1942 года только в Карибском море было потоплено 148 судов общим тоннажем 752 009 рег.-бр. тонн»[1].

Однако и в Карибском море с конца июня 1942 года число потопленных судов стало сокращаться. Постепенно и здесь, так же как это было сделано в начале мая у восточного побережья Соединенных Штатов, стала вводиться система конвоев. В связи с этим все внимание мы должны были снова сосредоточить на борьбе с конвоями, используя тактику «волчьей стаи».

Уже в начале мая мы организовали в Северной Атлантике группу из восьми подводных лодок. Эти лодки должны были направиться в Западную Атлантику и действовать там до тех пор, пока позволяла обстановка. Когда лодки находились уже на переходе к американским берегам, решили попытаться повысить эффективность их использования. Это могло удаться только в том случае, если подводные лодки, идя на запад в широкой завесе, натолкнулись бы на один из английских конвоев. С этой целью 14 мая подводные лодки должны были образовать завесу и пересечь коммуникацию между Большой Ньюфаундлендской банкой и Ирландией примерно на 30° западной долготы. Можно было предположить, что английские конвои последуют в Англию через Атлантику этим кратчайшим путем, не уклоняясь в сторону, так как с января 1942 года наши подводные лодки больше не вели боевых действий на атлантических маршрутах и все свои усилия сосредоточили в более выгодных районах – в американских водах.

Уже 11 мая подводная лодка U-569, находясь на подходе к назначенной ей позиции в завесе, обнаружила конвой, следовавший в юго-западном направлении. Атаку конвоя эта лодка начала совместно с пятью другими, которые в это время находились поблизости. В первую же ночь удалось потопить семь

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 97–99.

судов. Из-за плохой погоды и ограниченной видимости конвой упустили и случайно вновь обнаружили через несколько дней. Чтобы он не мог окончательно оторваться от подводных лодок, командование подводных сил приказало лодкам развернуться в поисковую завесу. Но конвой все же ускользнул через брешь в завесе, возникшей из-за того, что одна из лодок отстала и несвоевременно заняла позицию.

Потерпев неудачу, шесть подводных лодок, которые участвовали в поиске этого конвоя, приняли топливо в 600 милях южнее мыса Рейс (Ньюфаундленд). Через некоторое время наша разведка установила местонахождение на этой коммуникации одного из конвоев – «НХ», следовавшего в Англию, а подводные лодки – конвоя, шедшего на запад. Таким образом, наше предположение, что английское командование использует этот кратчайший путь, кажется, подтверждалось. Итак, мы решили оставить группу из шести лодок, после того как они приняли топливо, для борьбы с конвоями в Западной Атлантике, тем более что успех лодок у американского побережья становился все более проблематичным.

1 июня здесь удалось обнаружить очередной конвой. Это был конвой «ONS-96». Но сильный шторм сорвал атаку. Только шесть дней спустя лодки обнаружили новый конвой. Из состава этого конвоя был потоплен корвет «Мимоза», а также четыре транспорта общим тоннажем 19 500 рег.-бр. тонн.

В начале июня я приказал организовать группу подводных лодок, готовых к выходу в Западную Атлантику, чтобы не упустить возможности атаковать какой-либо из конвоев на линии Гибралтар – Англия. Подводная лодка U-552 потопила из одного такого конвоя пять судов.

В пределах книги нельзя описать атаки всех подводных лодок, действовавших в первой половине 1942 года.

События этого полугодия позволяют сделать вывод, что те большие надежды, которые командование подводных сил питало в середине января, то есть ко времени начала действий лодок в американских водах, полностью оправдались. Противолодочная оборона противника вначале была слабее, чем предполагалось, и такое положение длилось дольше, чем мы думали. Успехи, достигнутые небольшим числом подводных лодок, оказались очень большими. За первые шесть месяцев 1942 года подводные лодки стран оси потопили 585 судов общим тоннажем 3 080 934 рег.-бр тонны[1], причем большую часть

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 101.

их потопили немецкие подводные лодки в американских водах. По сравнению с успехами потери в подводных лодках были относительно небольшими: всего 21 подводная лодка. В среднем это составляло за месяц 3,9 процента всех лодок, находившихся в море. Из 21 подводной лодки семь были потеряны в Средиземном море и только шесть – в американских водах, хотя именно здесь находился центр тяжести подводной войны. Результаты действий подводных лодок в Атлантике[1], которые в январе составляли только 209 рег.-бр. тонн на каждую подводную лодку и на каждый день, проведенный в море, в феврале возросли до 278 рег.-бр. тонн, в марте – до 327 рег.-бр. тонн, а в апреле упали до 255 рег.-бр. тонн. В мае и июне они снова возросли соответственно до 311 и 325 рег.-бр. тонн. В эти цифры включены и незначительные результаты тех подводных лодок, которые выделили для действий на подходах к Норвегии. Но если итоги этих лодок не учитывать, то тогда итог каждой подводной лодки за один день будет примерно на 50 рег.-бр. тонн больше. Эти результаты указывают на сокращение уничтоженного тоннажа, вызванное отводом нескольких подводных лодок к берегам Норвегии, в целом примерно на 500 000 рег.-бр. тонн.

---

[1] *Morison, S. E.* The Battle of the Atlantic. Vol. I, p. 413.

13. ЧЕТВЕРТАЯ ФАЗА БИТВЫ ЗА АТЛАНТИКУ

(Июль – сентябрь 1942 года)

Борьба с конвоями противника и действия подводных лодок в удаленных районах

Штаб руководства войной на море и командование подводных сил вновь подвергли анализу организацию борьбы с торговым флотом, и после этого боевые действия подводных лодок, действовавших у берегов Америки, стали особенно успешными.

В директиве № 1 верховного главнокомандования от 31 августа 1939 года главная задача ВМС определена следующим образом:

«Вести борьбу с торговым флотом противника, имея целью подорвать морское могущество Англии».

Задачу, как мы видели, поставили правильно. Решительно ослабить Англию можно было только путем уничтожения торгового тоннажа союзников, ибо от состояния коммерческого судоходства зависела жизнь английского народа, способность Англии вести войну. Черчилль писал: «На протяжении всей войны битва в Атлантике являлась доминирующим фактором. Никогда, ни на одну минуту мы не имели права забывать, что все совершаемое нами на суше, на море или в воздухе в конечном счете зависело от результатов этой битвы. При всех наших прочих заботах мы изо дня в день с особым вниманием следили за ее изменчивым ходом, то питая надежду, то испытывая страх»[1].

В штабе руководства войной на море сосредоточивались и оценивались все данные о потерях наших противников и о тех возможностях, которыми они располагали в отношении замены потопленных судов вновь строящимися. Из-за несовершенства методов сбора информации во время войны сведения о потерях противника и о вступавших в строй новых судах поступали в штаб с большим или меньшим опозданием, а некоторые факты стали известны лишь только после войны. Тем не менее штаб руководства войной на море еще до вступления США в войну полагал, что взамен погибших судов США по-

---

[1] *Churchill, Winston S.* The Second World War. Vol. V, p. 6.

ставят Англии новые суда. Правильность этого предположения подтверждалась письмом Черчилля к Рузвельту, написанным в декабре 1940 года и ставшим известным нам уже после окончания войны. В письме отмечалось:

«Англия может ежегодно строить новые суда общим тоннажем около 1,5 млн. тонн. Это недостаточная компенсация наших потерь. Необходимо строить примерно еще 3 млн. тонн в год. Только Соединенные Штаты могут покрыть эту нехватку за счет своей судостроительной промышленности»[1].

В июне 1941 года штаб руководства войной на море сделал предположение, что Англия и США, вместе взятые, могут ежегодно строить новые торговые суда общим тоннажем до 2,5 млн. рег.-бр. тонн. Год спустя – в середине 1942 года – были получены сведения об американской программе строительства 2290 судов общим тоннажем около 16,8 млн. рег.-бр. тонн, рассчитанной на период с осени 1939 года и до конца 1943 года. Из этого числа судов только в 1942–1943 годах предполагалось построить судов общим тоннажем 15,3 млн. рег.-бр. тонн. Штаб руководства войной на море считал, что эти цифры близки к истинным, хотя многие немецкие специалисты-судостроители сомневались в возможности достижения столь высоких показателей за такой короткий промежуток времени.

Командование немецких подводных сил, регулярно получавшее от штаба руководства войной на море сводки торгового флота противника, брало за основу самые высокие из этих цифр.

Из таблицы видно, какие из данных, полученных и обработанных в середине 1942 года, командование подводных сил считало наиболее вероятными. Расчеты штаба руководства войной на море заимствованы из штабного «Журнала боевых действий», а цифры, принятые командованием подводных сил за основу, взяты из протокола моего доклада Гитлеру 14 мая 1942 года[2].

Как видно из таблицы, уже в 1942 году необходимо было топить ежемесячно 700 тыс. рег.-бр. тонн, чтобы по меньшей мере не допустить прироста тоннажа торгового флота противника. Только ежемесячное потопление судов общим тоннажем 700 тыс. рег.-бр. тонн (по другим данным – 590 тыс. рег.-бр. тонн) могло привести к снижению числа торговых судов про-

---

[1] *Churchill, Winston S.* The Second World War. Vol. II, p. 491.

[2] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 15 июля 1942 года.

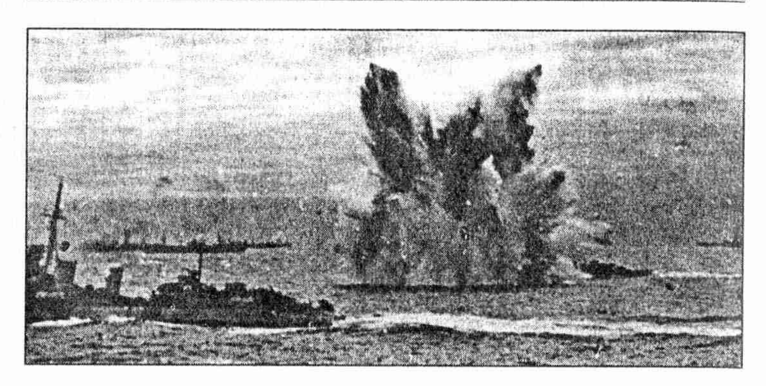
Строительство торговых судов в США, Англии и Канаде
(в млн. рег.-бр. тонн)

Год	1942				1943			
Страны	**США**	**Англия**	**Канада**	**Всего**	**США**	**Англия**	**Канада**	**Всего**
По данным штаба руководства войной на море (предположительно)	5,4	1,1	0,5	7,0	Ежемесячно до 0,9			10,8
Цифры, принятые командованием подводных сил	6,8	1,1	0,6	8,5	8,7	1,1	0,5	10,3
Строительство (действительные) новых судов, по официальным английским данным	5,19	1,3	0,6	7,09	12,29	1,2	0,9	14,39

тивника. А уменьшение общего тоннажа транспортного флота было для противника тем более опасным, потому что с 1942 года резко увеличилась потребность в торговых судах. Они требовались для удовлетворения нужд, связанных со все увеличивавшимися масштабами военных действий на заморских театрах военных действий.

Штаб руководства войной на море был уверен, что совместными усилиями держав оси месячную норму потоплений – 700 тыс. рег.-бр. тонн – удастся превзойти в значительной степени. Только после войны обнаружилось, что в докладах командиров немецких подводных лодок данные о потопленных ими судах противника лишь несколько превышали действительные потери. В то же время результаты действий немецкой авиации и японских вооруженных сил в сводках сильно завышались.

Соотношение между числом потопленных и числом вновь вступивших в строй судов противника показывает, что в высших кругах не задумывались над теми тяжелыми последствиями,



Нападение германских подводных лодок на конвой

к которым вело нежелание хотя бы в самом начале войны сделать все для расширения и ускорения программы строительства подводных лодок[1]. Там не понимали также и того, что небольшое число подводных лодок, которым мы располагали, следовало целиком направить на борьбу с торговым флотом противника.

По этой причине, несмотря на достигнутые успехи в первой половине 1942 года, командование подводных сил смотрело на результаты подводной войны со все возрастающим беспокойством. У нас крепло убеждение, что время безвозвратно потеряно. Уже два с половиной года вели мы войну с Англией, а между тем в нашем распоряжении имелась все еще лишь незначительная часть того числа подводных лодок, которое необходимо нам для достижения больших успехов в уничтожении торгового флота противника и которого я добивался еще в 1939 году.

Убеждение, что США серьезно расширяют строительство торгового флота, могло вызвать у штаба руководства войной на море только одну реакцию – стремление увеличить число потопленных судов противника.

[1] Подводных лодок действительно строилось мало. Но главное заключалось в том, что был совершен серьезный просчет в определении типа подводной лодки. Строились лодки преимущественно малого и среднего водоизмещения. На строительство же больших лодок, отвечавших требованиям действий в океане, внимание обратили только во второй половине войны. – *Прим. ред.*

Где будут уничтожены суда противника? Не следует ли в первую очередь нацелить удар по какой-то определенной коммуникации? Ответ на эти вопросы содержит следующая запись в «Журнале боевых действий командования подводных сил», сделанная 15 апреля 1942 года:

«Все коммуникации враждебных нам держав связаны в единое целое. Поэтому безразлично, где будет потоплено то или иное судно противника; важно, что его потопят и что противнику в конце концов придется заменить его новым.

Все будет зависеть от того, как сложится соотношение между числом потопленных и числом строящихся судов противника. Однако центры судостроения и военной промышленности находятся в США, тогда как Англия является до некоторой степени лишь форпостом и основным потребителем военной продукции. Если пути подвоза к этим центрам окажутся перерезанными и если в первую очередь их лишат нефти, задача будет решена. Каждое потопленное здесь судно уже само по себе будет много значить. К тому же с самого начала его гибель помешает противнику создавать новые суда и вооружение.

Для Англии – основного потребителя предметов военного снабжения и судов – восполнение торгового тоннажа являлось жизненно важным вопросом. Она могла начать военные действия в Европе только в том случае, если бы имела значительный торговый флот. Путем увеличения выпуска военной продукции одной лишь Англией невозможно обеспечить открытие второго фронта в Европе. Уничтожение судов противника, безразлично в каких районах, повысит безопасность Франции и Норвегии. В этой связи потопление судов противника подводными лодками будет значить гораздо больше, чем высылка лодок для патрулирования в норвежские воды.

Суда, следовательно, надо топить там, где это рациональнее всего с точки зрения использования подводных лодок и дешевле всего с точки зрения оружия и боеприпасов. Гораздо важнее топить суда противника где угодно, чем жертвовать частью успехов, концентрируя силы для ударов в каком-то ограниченном районе. Я считаю, что срыв подвоза материалов в США столь же важен, как и срыв вывоза оттуда военных материалов в Англию, поэтому основным районом боевых действий подводных лодок должны остаться воды близ восточного побережья Америки, пока эффективность ПЛО и возможности достижения успехов здесь будут приблизительно такими же, как сейчас...»

Посмотрим теперь, как увеличивались силы подводного флота в первой половине 1942 года. Во второй половине 1941 года со стапелей ежемесячно сходило в среднем до 20 подводных лодок. Поскольку период с момента спуска лодки на воду и до первого ее боевого выхода длился четыре месяца, я рассчитывал, что в течение первых месяцев 1942 года наши действующие силы будут увеличиваться на 20 новых подводных лодок в месяц. Однако все вышло иначе. Зима 1941/42 года выпала на редкость суровая. Южная часть Балтийского моря покрылась льдом. В результате учебный полигон подводного флота нельзя было использовать для боевой подготовки. Судоходство прекратилось, а между тем одних только учебных атак против кораблей, стоящих на якорях, было явно недостаточно для подготовки команд подводных лодок. Задержка с подготовкой новых экипажей перед выходом их на боевое задание усугублялась еще и тем, что работы на верфях, связанные со строительством новых лодок, замедлились из-за сильных холодов. В итоге в течение первых трех месяцев 1942 года вместо ожидавшихся 20 подводных лодок в строй вступало ежемесячно в среднем по 13, а с апреля по июнь – всего лишь по 10 лодок.

Из 69 подводных лодок, вступивших в строй в первой половине 1942 года, 26 (то есть почти 40 процентов) были направлены в норвежские воды и две – на Средиземное море.

Между тем в Атлантике за этот период потопили 12 наших лодок, и фактически те подводные лодки, которые вступили в строй в первой половине 1942 года, увеличили наши подводные силы в Атлантике всего лишь на 29 лодок. К 1 июля 1942 года общее число действовавших в Атлантике лодок составляло 101. Из них в июне 1942 года в море ежедневно находилось в среднем 59 подводных лодок, в ремонте на верфях – 42. Но и из тех, что были в море, только 19 находились в районе боевых действий, тогда как остальные либо еще направлялись туда, либо уже возвращались назад[1].

В этой неблагоприятной обстановке приходилось принимать определенные меры, чтобы правильно решить основную проблему борьбы на море – как можно быстрее получить возможно большее количество подводных лодок.

Когда 21 июня 1942 года Гитлер потребовал создать оперативную группу подводных лодок для противодействия вероятной высадке американских и английских войск на Азорские ос-

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 1 июля 1942 года.

трова и Мадейру, я выступил против этого требования. Выполнить его – значило снова заставить наши малочисленные подводные силы решать оборонительные задачи и снова отказаться от использования подводных лодок для борьбы с торговым флотом противника. Наша позиция обосновывалась следующими аргументами:

«1. Важнейшая задача подводных лодок, решающая исход военных действий на море, заключается в уничтожении торговых судов противника, а точнее – в предвидении резкого расширения со стороны противника программы их строительства в будущем году – ускоренного уничтожения.

2. Все прочие задачи, если речь идет не о ситуациях, когда обороной можно предотвратить угрозу поражения в войне, следует отодвинуть на второй план, отдав приоритет первой задаче. Выполнить их удастся только тогда, когда обстановка и число имеющихся подводных лодок позволят сделать это без значительного ослабления борьбы с торговым флотом противника.

3. Принимая во внимание тот факт, что требование создать оперативную группу лодок для противодействия высадке противника на Мадейре и Азорских островах, вероятно, исходило из недооценки сложившейся подводной обстановки, прилагаю к настоящему докладу полную оценку последней на 21 июня 1942 года»[1].

Далее в докладе говорилось следующее:

«При таком незначительном числе подводных лодок, имеющихся в нашем распоряжении в настоящее время, всякое его сокращение приведет к весьма отрицательным последствиям, тем более что существующие на сегодняшний день прекрасные условия для действий лодок в Карибском море могут в скором времени ухудшиться благодаря сокращению судоходства в этом районе, переводу судов в другие районы, организации «мощных» конвоев и усилению ПЛО. Иными словами, через некоторое время даже с большим числом подводных лодок нам не удастся достигнуть таких успехов, какие мы имеем сейчас, используя лишь незначительное число лодок. Вывод: "Немедленно начать атаки всеми имеющимися силами"».

Для сокращения сроков ремонта лодок я просил штаб руководства войной на море увеличить число рабочих в доках, где ремонтировались подводные лодки. Мой доклад заканчивался так:

«Командующий подводными силами считает решение об увеличении количества рабочих на верфях делом первостепенной важ-

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 21 июня 1942 года.

ности для всего флота, ибо оно позволит быстро увеличить силы действующих подводных лодок и добиться решающих успехов.

Командующий подводными силами считает решение вопроса о рабочей силе безотлагательным и по соображениям времени, поскольку все сейчас сводится к тому, чтобы успеть потопить в 1942 году как можно больше судов противника, прежде чем результаты подводной войны будут снижены усилением противолодочной обороны и вводом в строй новых судов противника».

Штаб руководства войной на море на этот раз поддержал мою точку зрения относительно нецелесообразности использования подводных лодок для защиты Азорских островов, и Гитлер свое требование снял.

Наряду с усилиями, которые командование подводных сил предпринимало для увеличения общего числа подводных лодок, проявлялась забота и о сохранении их боевой мощи.

Ранее уже отмечалось, как беспокоили нас значительные потери, понесенные подводным флотом. В мае и июне мы с особым вниманием следили за действиями против конвоев противника. Важно было выяснить, не применяют ли английские силы каких-либо новых способов или средств противолодочной обороны, и прежде всего средств надводного обнаружения.

17 июня 1942 года у одного из командиров подводных лодок группы, действовавшей против конвоя «ONS-100», по радио запросили результаты его наблюдений за конвоем.

«15.07. Командующий подводными силами: «Что вы можете доложить о применении противником средств надводного обнаружения?»

15.10. Командир U-124: «Вчера я вынужден был уклоняться от преследования эсминцев семь раз, и каждый раз – самым полным ходом. Счисление показывает, что корабли охранения все время выходили на лодку с острых курсовых углов. Мы дважды погружались, эсминцы сбрасывали глубинные бомбы и исчезали. Мне кажется, что чаще лодка оставалась незамеченной. Сила и характер взрывов бомб говорили о том, что противник применял обычные глубинные бомбы и не использовал никаких новых средств обнаружения, так как эсминцы ни разу не оказывались над лодкой и не возвращались к месту обнаружения при нашем маневре уклонения...»

В общем, командир лодки не сомневался, что английские эсминцы не могли заранее обнаружить лодку в надводном положении, поскольку они не вели ее преследования.

Когда подводные лодки, действовавшие против конвоев в мае и июне, возвратились в базы, их командиры подробно информировали командование подводных сил обо всех наблюдениях, сделанных за время похода. Большинство командиров отрицало наличие у противника новых средств надводного обнаружения. Сложилось мнение, что корабли охранения не использовали новых средств обнаружения и тем более – с повышенной дальностью действия. Однако очень скоро пришлось убедиться в том, что противник располагает новым эффективным средством обнаружения.

Еще в 1941 году английские самолеты начали усиленно патрулировать Бискайский залив, являвшийся основным районом, через который проходили немецкие подводные лодки, направляясь в море и возвращаясь в базы, расположенные на западном побережье Франции. Тем не менее не только ночью, но и в ясную погоду подводные лодки совершали переходы без каких-либо затруднений.

Днем сигнальщик на мостике боевой рубки замечал самолеты противника раньше, чем они могли обнаружить подводную лодку. Поэтому времени, чтобы успеть погрузиться, хватало.

Ночью самолет не мог обнаружить подводную лодку, идущую в надводном положении. Только иногда днем, в условиях плохой или меняющейся видимости, самолеты противника атаковали лодки. В этом случае противники обнаруживали друг друга неожиданно и одновременно.

С начала 1942 года воздушное патрулирование в Бискайском заливе заметно усилилось: сюда стали направляться скоростные машины. Угроза воздушных атак не уменьшалась даже ночью, особенно при лунном свете. Участились и внезапные дневные налеты, которые с большим трудом можно было объяснить недостаточной внимательностью сигнальщиков, не успевавших вовремя обнаружить самолет. Возникло подозрение, что английские самолеты, выходившие в атаку днем со стороны солнца или из-под облаков, обнаруживали подводные лодки на большом расстоянии, находясь за пределами визуальной видимости. Это подозрение утвердилось, когда темными июньскими ночами 1942 года наши подводные лодки стали подвергаться бомбовым ударам с воздуха. Совершенно неожиданно в 1000–2000 метров от лодки включался прожектор – и его яркий луч тут же фиксировался на ней. Сразу же вслед за этим на лодку обрушивались бомбы. Три подводные лодки, направлявшиеся в

июне на задание, именно таким образом были атакованы в Бис-кай-ском заливе, тяжело повреждены и, не имея возможности погрузиться, вынуждены были возвратиться в базы.

Командование подводных сил постоянно поддерживало контакт со специалистами из отдела радиолокации штаба руководства войной на море. Когда весной 1942 года внезапные налеты на подводные лодки в Бискайском заливе заметно участились, оно неоднократно запрашивало отдел о возможности обнаружения подводной лодки с самолета до того, как он появлялся на видимости последней и выходил в атаку. Специалисты либо отвечали отрицательно, либо сильно сомневались в подобной возможности. Они утверждали, что заметить на поверхности воды такой небольшой по размерам объект, как подводная лодка, да еще движущийся, трудно и что это можно сделать только на близком расстоянии. Эта точка зрения совпадала с результатами применения на флоте обычных радиолокационных средств, которые работали на длинных волнах. Использовать для обнаружения короткие волны, что именно и делали втайне от нас англичане, мы не могли из-за отсутствия необходимых разработок. Таким образом, способ обнаружения подводных лодок на больших дальностях с повышенной точностью, основанный на использовании коротковолнового диапазона, оставался для нас неизвестным [1].

Однако в июне 1942 года, после того как ночные атаки английских самолетов прояснили истинное положение вещей в этой области, в моей штаб-квартире в Париже состоялось совещание с главными специалистами ВМС. На нем было решено провести следующие мероприятия: немедленно оснастить подводные лодки поисковыми радиолокационными приемниками, которые позволяли бы лодкам определять, обнаружены они противником или нет; вооружить лодки бортовыми радиолокационными станциями обнаружения, пока еще обладающими малой дальностью действия; проверить возможность создания специального покрытия для корпусов лодок, которое не отра-

---

[1] Начатые в фашистской Германии перед Второй мировой войной работы по созданию коротковолновой радиолокационной аппаратуры успеха не принесли, и усилия германских специалистов были переключены на разработку длинноволновых станций.

На отставание германской радиолокационной техники от английской сильно повлияло принятое в Германии в 1940–1941 годах решение о прекращении изысканий в области радиолокации, требовавших больших затрат, но не приносивших положительных результатов. – *Прим. ред.*

жало бы радиолокационные сигналы, а поглощало, в результате чего противник не мог бы обнаружить подводную лодку.

Когда три наши подводные лодки, атакованные ночью самолетами противника в Бискайском заливе и потерявшие способность погружаться, должны были вернуться в базы, я запросил у командующего авиационной группой «Атлантика» прикрытия этих лодок с воздуха и защиты от дальнейших налетов. Но поскольку он никак не мог получить от главного командования ВВС обещанных ему для выполнения подобной задачи сил, он выделил для прикрытия перехода лодок в базу всего одну машину FW-200. Этот случай так описан в «Журнале боевых действий штаба подводных сил»:

«Нападение на U-105 еще раз показало, какой угрозе подвергаются наши лодки во время перехода через Бискайский залив. Активно бороться с «Сандерлендами» и тяжелыми бомбардировщиками противника мы не способны, поэтому район Бискайского залива стал для английской авиации поистине «местом развлечений», где, если верить донесениям командующего авиационной группой «Атлантика», они используют даже самые устаревшие типы летающих лодок.

Дальнейшее совершенствование английских самолетных бортовых радиолокационных установок создает для наших подводных лодок еще большую угрозу. Следствием этого явятся еще более частые повреждения лодок и даже безвозвратные потери. Весьма печальным и удручающим для экипажей подводных лодок фактом является то, что у нас нет сил и средств, с помощью которых можно было бы защитить от повторных ударов с воздуха те лодки, которые вследствие налетов потеряли способность к погружению и стали, таким образом, беззащитными. Здесь необходимо присутствие хотя бы нескольких штурмовиков или современных бомбардировщиков для борьбы с постоянно патрулирующими над Бискайским заливом и выходящими вплотную к французскому побережью без истребителей прикрытия морскими разведывательными самолетами противника. В худшем случае наши самолеты могли бы обеспечить поврежденным лодкам прикрытие с воздуха и помочь им добраться до района действий наших тральщиков и сторожевых кораблей» [1].

Заручившись поддержкой командующего авиационной группой «Атлантика», который, пытаясь осуществить свои планы

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 11 июня 1942 года.

по оказанию помощи командованию подводных сил, настаивал на передаче ему некоторого числа самолетов, и получив согласие штаба руководства войной на море, я вылетел в штаб-квартиру германских ВВС. Мы рассчитывали побывать в главном штабе ВВС и в Роминтене. Я добился того, что через некоторое время в распоряжение командующего группой «Атлантика» были предоставлены 24 истребителя-бомбардировщика Ju-88-C-6.

24 июня 1942 года в связи с «чрезмерно усилившейся опасностью воздушных налетов в Бискайском заливе» подводным лодкам приказали совершать переходы только в подводном положении, за исключением случаев, когда всплытие необходимо для зарядки аккумуляторов[1].

В качестве дополнительного зенитного оружия все лодки получили по четыре 8-миллиметровых пулемета «С/34». Усиление это было временным. В дальнейшем же непрекращавшиеся конструкторские работы позволили оснастить лодки более мощным зенитным оружием.

Все эти меры носили оборонительный характер. Они позволяли защищать подводные лодки от атак, которые производились прежде всего с воздуха, но не лишали противника возможности обнаруживать подводные лодки на большом расстоянии с помощью точного технического устройства. С созданием этого прибора самолет неожиданно стал очень опасным противником не только для одиночной подводной лодки, которую он внезапно атаковал, но и для всех наших планов боевых действий на море. В основе этих планов лежало патрулирование подводных лодок в надводном положении: в тактике групповых атак такое патрулирование имело первостепенное значение. Но теперь в районах, усиленно контролировавшихся с воздуха, эта тактика оказалась неосуществимой. Если бы обеим союзным морским державам удалось установить постоянный контроль с воздуха, например за всеми районами Атлантики, нам пришлось бы ограничить подвижность своих подводных лодок и отказаться от групповых надводных атак.

В связи с этим с новой силой зазвучало старое требование создать лодки с увеличенной подводной скоростью хода. Такой лодкой могла стать подводная лодка Вальтера[2], хотя она была

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 24 июня 1942 года.

[2] Лодками Вальтера назывались подводные корабли, которые были оснащены силовыми установками, сконструированными немецким инженером Вальтером. Эти установки имели цель обеспечить подводной лодке возмож-

сконструирована и принята главным командованием ВМС еще до начала войны. С началом военных действий сроки испытаний и сдачи в производство новой лодки постоянно переносились из-за нехватки средств и необходимости строить и оснащать как можно больше лодок таких типов, которые уже были приняты к строительству и хорошо зарекомендовали себя. Задержка с постройкой лодок Вальтера объяснялась еще и тем, что главное командование ВМС продолжало сомневаться в пригодности этих лодок для боевых действий.

По просьбе Вальтера я неоднократно просил ускорить передачу новой подводной лодки в производство. Последний раз я говорил об этом 18 января 1942 года. Сведения об усовершенствовании противником средств надводного обнаружения заставили меня 24 июня 1942 года вновь обратиться к главнокомандующему ВМС с письменным предложением:

«Независимо от того, продолжится война в России или нет, исход войны, которую мы ведем против англосаксов, будет решаться на море. Это ставит перед германскими ВМС задачу огромной важности, при решении которой нам придется взять на себя величайшую ответственность.

Соотношение наших сил и сил англосаксов на море сейчас таково, что мы не в состоянии использовать для борьбы с противником такие же надводные силы, какие имеет он. Поэтому наступательные действия мы можем вести только подводными лодками.

В связи с этим необходимо снова и снова проверять, отвечают ли еще наши подводные лодки этому высокому требованию и не сумел ли уже противник найти такие средства защиты, которые снижают эффективность подводных лодок сейчас или могут снизить ее в будущем.

Такая проверка особенно уместна сейчас, когда в слабо обороняемых районах наши подводные лодки добиваются больших

ность хотя бы в течение короткого времени развивать большую скорость под водой. Решение вопроса сводилось к использованию парогазовой турбинной установки, работающей по циклу, разработанному инженером Вальтером. В этом цикле 80-процентная перекись водорода разлагалась на водяной пар и кислород с выделением значительного количества тепла. В кислороде сжигалось жидкое топливо, которое превращало поступающую для питания установки воду в пар. Полученная парогазовая смесь приводила в движение турбину.

На испытаниях лодка развила подводную скорость 25 узлов. Продолжительность плавания под водой с этой скоростью составляла 8 часов. – *Прим. ред.*

успехов. Эти успехи могут, однако, привести к тому, что нам не удастся определить действительное соотношение ударной силы лодок и эффективности ПЛО противника. Чтобы этого не случилось, следует тщательно проанализировать боевые возможности лодок, выявить технические недостатки и порождаемую ими тактическую слабость подводных лодок, а также найти необходимые способы устранения этих недостатков.

Германские подводные лодки в отношении конструкции и механизмов являются, в общем, лучшими из всех подводных лодок. Они оборудованы двигателями для надводного и подводного хода. Планы дальнейшего строительства подводных лодок уже разработаны, и изменить их по чисто техническим причинам нельзя. Не представляется возможным внести сейчас в основную конструкцию лодок и их двигателей какие-либо серьезные технические изменения.

Война показала, что германские подводные лодки обладают большим запасом прочности, что их скорость вполне достаточна для использования их не только позиционно, но и маневренно.

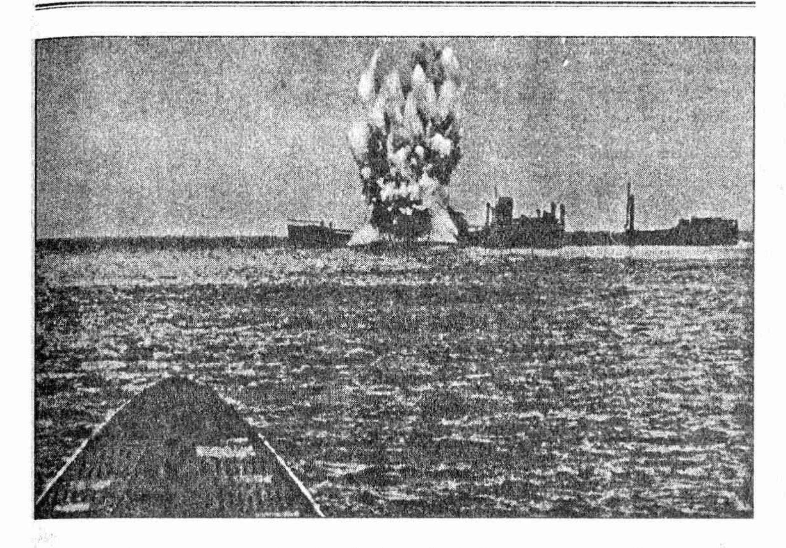
Но это имеет и свои недостатки. Если противнику удастся построить большое число судов с повышенной скоростью хода, то соответственно возрастет и скорость конвоев. В этом случае подводные лодки, возможно, не смогут своевременно выходить в точку залпа.

Преимущество окажется на стороне противника и в том случае, если он, имея средства надводного поиска, сумеет обнаружить лодку, находясь за пределами ее видимости, и сможет загнать ее под воду, прежде чем она сблизится с конвоем и начнет торпедную атаку. На практике это знаменует конец маневренной подводной войны, и тогда наши подводные лодки можно будет использовать только позиционно, и притом с наименьшим успехом в тех районах, где противник организовал сильную противолодочную оборону.

Эту опасность легко устранить, создав подводную лодку, обладающую достаточно высокой скоростью подводного хода: не появляясь над водой, она могла бы сближаться с любым замеченным кораблем или судном противника и выходить в атаку.

Опасность, грозящую маневренной подводной войне, можно ликвидировать с помощью вальтеровской подводной лодки.

Появление лодки Вальтера сразу дало бы большое преимущество нашим силам перед ПЛО противника, рассчитанное на отражение атак лодок, которые мы имеем сейчас. Противник оказался бы поставленным под удар новых подводных лодок со-



Атака немецкой подводной лодкой британского судна. Средиземное море. 1942 г.

вершенно неизвестного ему типа. Борьба с ними поначалу была бы просто невозможной, и это принесло бы нам решающий успех.

Исходя из этого, быстрейшая доводка и испытания лодки Вальтера, равно как и немедленная передача ее в крупносерийное производство, являются сейчас задачами первостепенной военной важности» [1].

Направив эти предложения главнокомандующему ВМС, я несколько успокоился.

Но вернемся к описываемому периоду. Июль 1942 года. Какая же обстановка сложилась к этому времени на Атлантическом театре военных действии? Какие соображения имело командование подводных сил в отношении дальнейшего ведения подводной войны, исходя из этой обстановки?

С введением системы конвоев у восточных берегов США в апреле 1942 года, а позднее и в Карибском море условия для ведения подводной войны в этих районах ухудшились настолько, что не стоило больше сосредоточивать здесь основные усилия подводных лодок. Однако следовало нарушать каботажное судоходство, нахо-

[1] Сов. секретный документ командующего подводными силами № 269.

дя и используя слабые места в обороне противника. Кроме того, имело смысл начать действия и в более удаленных морских районах, если, конечно, это оправдывалось с экономической точки зрения и давало определенные выгоды. Побочным результатом таких действий могло явиться распыление сил противника для борьбы с нашими подводными лодками в различных районах.

Тем не менее основные усилия подводных лодок, которых требовала борьба с торговым судоходством противника, необходимо было снова перенести в близлежащие районы Атлантики, поставив под удар конвои, направлявшиеся в Англию. Атаковать эти конвои, по возможности, следовало в районах, наиболее удаленных от берега, где нельзя было обеспечить прикрытие конвоев с воздуха. Здесь подводным лодкам предоставлялась широчайшая свобода маневра, здесь существовало меньше всего помех для применения групповой тактики.

Эти соображения и были положены в основу планирования действий подводных лодок в дальнейшем. Увеличив число рабочих на верфях, главное командование ВМС получило возможность ускорить строительство подводных лодок, замедлившееся зимой 1941/42 года, и в результате в течение июля – сентября 1942 года в строй действующего подводного флота вступало необычно много лодок – до 30 ежемесячно.

Такой прирост лодок позволил командованию подводных сил выделить для действий против конвоев, шедших из США в Англию, две группы лодок, а остальные направить в наиболее выгодные в отношении обстановки удаленные районы.

Одним из таких районов являлось Карибское море и особенно воды восточнее и южнее острова Тринидад, где сходились многие судоходные линии, шедшие с востока и юга в Карибское море. В июле 1942 года США еще не успели организовать здесь проводку конвоев, и потому тут можно было ждать больших успехов.

Командование подводных сил намеревалось также снова использовать лодки в районе Фритауна. Оно предполагало, что интенсивность судоходства противника у западных берегов Африки значительно возросла, в связи с тем что этот путь являлся наиболее коротким и экономичным. Многообещающей казалась даже попытка добиться успехов в Гвинейском заливе. Однако наиболее заманчивым представлялось внезапное появление германских подводных лодок у Кейптауна. Переход туда составлял почти 6000 миль. Действия в этом районе лодок «IXC» серии были возможны только при наличии где-то на их пути подводного танкера, который мог бы пополнить запасы топлива. И тем не

менее действия здесь казались мне весьма выгодными: я был уверен, что, принимая во внимание «новизну» района, подводные лодки быстро добьются там больших успехов.

Я полагал, что при благоприятных обстоятельствах поход «кейптаунской группы» можно будет удлинить до лежащих на восточном берегу Африки портов Индийского океана. Осуществить этот замысел позволял намеченный на сентябрь ввод в строй нескольких подводных лодок «IXD-2» серии (водоизмещение – 1365 тонн, дальность плавания – 31,5 тыс. миль). Это были так называемые артиллерийские крейсера довоенного времени, переоборудованные в дальнейшем в торпедные подводные корабли (приложение V). Однако вначале следовало подобрать для «кейптаунской группы» наиболее опытных командиров лодок «IXC» серии, а также найти танкер, который вместе с лодками мог бы выйти в море уже во второй половине августа.

Следовало, кроме того, решить вопрос о действиях подводных лодок у берегов Бразилии. Отношения между Германией и Бразилией непрерывно обострялись, и указания штаба руководства войной на море относительно обращения с бразильскими судами становилась все более строгими.

27 января 1942 года в связи с началом войны между нами и Соединенными Штатами Америки Бразилия порвала дипломатические отношения с Германией. До этого германские подводные лодки не топили бразильских судов. Даже после того как 9 декабря 1941 года североамериканские воды стали ареной подводной войны, в пределах панамериканской «зоны безопасности», к югу от 20° северной широты, германских подводных лодок еще не было. Несмотря на односторонний разрыв Бразилией дипломатических отношений с Германией, мы по-прежнему обходились с бразильскими судами так же, как с судами всех остальных нейтральных стран, если, конечно, они соблюдали международные правила на море и имели соответствующие опознавательные знаки[1].

---

[1] Многие историки ФРГ утверждают, что германские подводные лодки якобы начали войну в строгом соответствии с нормами международного права и только нарушение норм противником вынудило их отказаться от их соблюдения. Тот факт, что Англия, а затем и США при защите своих коммуникаций от германских подводных лодок (а равно и в других случаях) нарушали нормы международного права, отрицать трудно.

Однако нарушение его и той и другой стороной производилось не в порядке репрессивного ответа на нарушение этого права другой стороной, а исходя из чисто военных соображений. Оправдание такого образа действий предоставлялось пропаганде, которая призвана была обосновать нарушение как ответ на аналогичные действия противника. – *Прим. ред.*

Однако в период с февраля по апрель 1942 года наши подводные лодки все же атаковали торпедами и потопили согласно морскому призовому праву семь бразильских судов. Это произошло потому, что командиры наших лодок не могли признать их нейтральными, поскольку они шли без огней, зигзагом, были вооружены и окрашены в серый военный цвет. К тому же эти суда не несли флагов или опознавательных знаков нейтральности.

В дальнейшем стали вооружаться все бразильские торговые суда. В связи с этим 16 мая 1942 года штаб руководства войной на море разрешил начать «предупредительные» действия против всех судов южноамериканских государств, за исключением Аргентины и Чили, на которых было заметно вооружение.

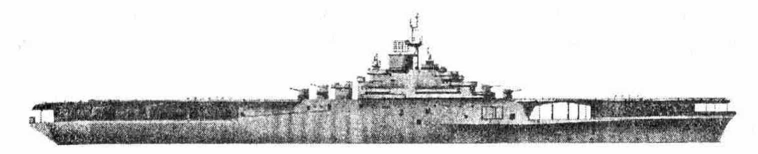
В ответ на это в конце мая 1942 года бразильское министерство авиации объявило о своем намерении впредь атаковать с воздуха обнаруженные подводные лодки держав оси.

Таким образом, без официального объявления войны мы оказались в состоянии войны с Бразилией. 4 июля 1942 года нашим подводным лодкам было разрешено атаковать бразильские торговые суда.

Мы планировали расширить масштабы подводной войны, и в начале июля я обратился в штаб руководства войной на море с вопросом, касающимся возможности действий подводных лодок вблизи Ла-Платы, где в то время наблюдалось интенсивное движение рефрижераторных судов, доставлявших в Англию мясо и потому имевших для нее большое значение. Однако министерство иностранных дел не разрешило использовать подводные лодки у берегов Аргентины, ссылаясь на то, что это вызвало бы недовольство последней. В то же время не последовало никаких возражений со стороны министерства иностранных дел по поводу действий подводных лодок у берегов Бразилии. Это побудило меня наряду с созданием группы подводных лодок для действий в районе Фритауна направить еще одну подводную лодку в бразильские воды.

В общем, для ведения подводной войны на просторах Атлантики складывался целый ряд оперативных предпосылок, которые нам хотелось использовать, не прекращая борьбы с конвоями противника в северных районах океана, и которые, как мне казалось, сулили успех.

Важным при этом было то, что мы сохраняли за собой инициативу действий, что наши удары оставались для противника предельно неожиданными и что, таким образом, мы могли ис-



Авианосец США «Essex» («Эссекс»). ***Водоизмещение:*** *35 438 тонн.* ***Размеры:*** *265,7 × 29,2 × 8,3 м.* ***Силовая установка:*** *четырехвальная, турбины.* ***Максимальная скорость:*** *32,7 узла.* ***Вооружение:*** *двенадцать 127-мм (5") орудий.* ***Спущен на воду:*** *июль 1942 г.*

пользовать его слабые стороны, пока он не устранил их, изменив маршруты своих судов и усилив их охранение.

После того как союзники ввели систему конвоев и усилили воздушное патрулирование районов Западной Атлантики, обстановка стала постепенно изменяться, но, разумеется, и в этих условиях в середине мая английское адмиралтейство не могло не строить предположений относительно того, где в последующие месяцы командование подводных сил германских ВМС развернет наиболее активные действия своих лодок. Сегодня мы знаем, что в своей оценке «критической обстановки, сложившейся в ходе битвы за Атлантику», первый морской лорд адмирал Паунд в июле 1942 года отмечал вероятность ударов немецких подводных лодок по узлу коммуникаций восточнее острова Тринидад[1].

Он полагал, что командование германских подводных сил вынуждено будет вследствие усиления противолодочной обороны в американских водах отозвать оттуда свои лодки и развернуть их снова для борьбы с конвоями в Восточной Атлантике, «поскольку в этом случае Дениц мог бы выставить там против каждого нашего конвоя в четыре, а то и в пять раз большие силы, чем те, которые имеются у него сейчас в далеких американских водах».

27 июля я выступил в германской прессе, указав, какую тяжелую борьбу приходится вести нашим подводникам, и предупредил, что в подводной войне могут встретиться еще большие трудности. Такое предупреждение, казалось, должно было несколько ослабить связанные с подводным флотом чрезмерные надежды, которые возникли в Германии благодаря усиленной пропаганде наших успехов.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 199.

Это заявление, как сейчас стало известно, было «очень внимательно изучено» английским адмиралтейством и объявлено «открытым намеком, исходящим из пасти зверя», а предупреждение о возможных больших потерях подводного флота признано доказательством моего намерения возобновить атаки английских конвоев в Атлантике.

Планируя и обдумывая свои действия, первый английский морской лорд сомневался в том, что его американские союзники помогут ему отразить ожидавшиеся удары немецких подводных лодок в Восточной Атлантике своими кораблями. Мало надежды возлагал он и на то, что США сумеют высвободить для этих целей те корабли, которые англичане предоставили Соединенным Штатам в апреле.

Паунд считал, что США и Англии в военных действиях на море следует руководствоваться единой стратегией, поскольку только в этом случае можно было отразить новые удары немецких лодок. А эти удары, по его мнению, должны были быть еще более мощными, чем в 1941 году.

Таким образом, оба противника – немецкие подводные лодки и силы американской и английской противолодочной обороны – вступили в новую фазу битвы за Атлантику 1942 года предельно подготовленными и вооруженными. Исход ее все еще не был решен.

Очень скоро начались действия против конвоев. Мы обнаружили, что английские конвои, осуществлявшие переходы в Северной Атлантике между США и Англией, выбирали кратчайший путь – так называемую дугу большого круга. Их маршруты по сравнению с апрелем не изменились даже тогда, когда наши подводные лодки появились в пределах «дуги большого круга». Во всяком случае, английское командование не «распыляло» своих конвоев по просторам Атлантики, что так затрудняло их поиск в 1941 году.

Сегодня мы знаем, что причиной тому было не какое-то «особое упрямство англичан», как нам тогда казалось, а нехватка эскортных кораблей и топлива. Это и вынуждало их направлять конвои через Атлантику кратчайшим путем. Это в равной мере относилось и к направлявшимся на юг конвоям «SL» («Сьерра-Леоне»), и к шедшим на север вокруг мыса Доброй Надежды судам из Азии. В связи с этим командование подводных сил поставило группе лодок, которые должны были начать действия в районе Фритауна, задачу: развернувшись в завесу, двигаться от западных берегов Испании по предполагаемому пути следова-

ния английских конвоев. В результате еще до похода к району действий наши подводные лодки внесли дезорганизацию в движение конвоев противника и добились здесь известных успехов.

В общем, «проблема поиска» в 1942 году не стояла так остро, как в предыдущем году. Упорство, с которым английское командование продолжало проводку конвоев кратчайшим путем, наряду с возросшим у нас числом подводных лодок, этих «глаз» флота, облегчало поиск. Группы подводных лодок, действуя в завесах, просматривали обширные морские районы.

К этим благоприятным обстоятельствам прибавилось еще и то, что нашей службе радиоразведки, занимавшейся в системе главного командования ВМС перехватом и разбором радиопереговоров противника, путем изучения множества радиограмм удалось найти ключ к секретным английским кодам. Благодаря этому служба радиоразведки часто снабжала командование подводных сил данными о местонахождении конвоев противника.

Однако вскоре выяснилось, что, хотя все эти обстоятельства и облегчали поиск конвоев противника, атака конвоев стала более сложной. Опыт показал, что маневренность лодки, особенно необходимая при сближении с конвоем и действиях в составе группы, серьезно ограничивается прикрывающими конвой самолетами. Участились случаи, когда самолеты вынуждали лодку погрузиться и тем самым делали ее малоподвижной в тот самый момент, когда она сближалась с конвоем для выхода в точку залпа. Поэтому мы стремились вести борьбу с конвоями, по возможности, в центральной части Атлантики, так как этот район оставался вне радиуса действий авиации противника, базировавшейся на сухопутные аэродромы. Там мы рассчитывали либо совсем не встретить самолетов противника, либо встретить слабое воздушное прикрытие, обеспечиваемое с авианосцев, которые иногда входили в состав сил охранения конвоев. В 1941 году неконтролируемая с воздуха часть Северной Атлантики начиналась уже в 400–500 милях от берега. А в 1942 году мы обнаружили, что как в северных районах – между США и Англией, так и на коммуникациях, шедших на юг, стали вести разведку и прикрывать конвои четырехмоторные сухопутные самолеты противника, радиус действия которых составлял уже 800 миль. Эти самолеты базировались в США, Гренландии, Исландии, Северной Ирландии и в районе Фритауна. Появление таких самолетов привело к значительному сокращению по сравнению с 1941 годом района, выгодного для борьбы с конвоями.

Командование подводных сил стремилось развернуть свои лодки с таким расчетом, чтобы конвой оказывался под ударом как можно раньше после выхода его из порта погрузки. Иными словами, атаковать конвои, идущие из США, следовало уже к юго-востоку от мыса Рейс (Ньюфаундленд), а направлявшиеся с востока на запад – начиная с 25° западной долготы. Короче говоря, начинать атаки надо было в таких районах, которые еще контролировались авиацией противника, базировавшейся на сушу. Это позволяло полнее использовать возможности лодок для борьбы с конвоями на всем протяжении отрезка коммуникации, не прикрытого с воздуха.

Таким образом, воздействие по конвою длилось несколько дней. Следует учесть, что только сближение с конвоем тех лодок группы, чьи позиции находились далеко от маршрута конвоя, требовало известного времени. Бывали случаи, когда таким лодкам приходилось идти полным ходом почти двое суток, чтобы выйти к конвою и принять участие в ночной атаке.

Угроза обнаружения лодок, когда они следовали в надводном положении, создавала другую трудность для действий против конвоев. Новой коротковолновой аппаратурой радиолокационного обнаружения – радарами были оснащены теперь многие суда и корабли охранения противника, что серьезно осложняло сближение подводных лодок с конвоем в надводном положении и выход их в атаку. Одновременно участились случаи внезапного нападения и обстрела лодок эскадренными миноносцами и другими кораблями охранения с коротких дистанций ночью и днем в условиях плохой видимости. Это можно было объяснить только тем, что противник обнаруживал подводные лодки на большом расстоянии.

Борьба с конвоями стала небезопасной. Ограниченная видимость и туман оказывались теперь ввиду наличия у противника новых средств обнаружения также неблагоприятными факторами для действий подводных лодок. В такую погоду инициатива и внезапность были скорее не на нашей стороне, а на стороне противника.

Всему этому мы могли противопоставить вначале лишь выносливость экипажей и опытность командиров подводных лодок. Однако очень часто до 75 процентов лодок, участвовавших в атаках конвоев, имели молодых командиров, которые в этой роли впервые выходили в боевой поход.

Ход и результаты атак конвоев были различными в зависимости от погоды, решительности командиров английских

конвоев, числа кораблей охранения и их оснащенности новыми средствами обнаружения и особенно от эффективности прикрытия конвоев с воздуха.

Противник всегда был доволен, когда неблагоприятные для действий лодок обстоятельства срывали наши атаки и большая часть его судов оказывалась невредимой или когда ему удавалось уничтожить атакующие лодки. Но часто ему приходилось нести большие потери в многодневных боях, поскольку он не имел возможности расквитаться за это потоплением наших подводных лодок.

В период с июля по сентябрь 1942 года борьба в Северной Атлантике шла, почти не прерываясь, с большим напряжением. В этой схватке встретились англо-американские военно-морские силы и германский подводный флот. Командование последнего ни на минуту не останавливало планирование новых ударов по конвоям, подготовку необходимых для этого подводных лодок и отправку их на задание.

Лодкам, уже находившимся в море, часто ставились новые задачи сразу же после выполнения предыдущих. Физические силы экипажей были напряжены до предела. В перерывах между атаками отдельные лодки, которые израсходовали почти все свое топливо, но имели запас торпед для новых ударов, направлялись в свободные от конвоев районы и там производили прием топлива от «дойных коров». Однако это случалось не так уж часто. Обычно после двух-трех атак, продолжавшихся в большинстве случаев несколько дней, командование вынуждено было отзывать подводные лодки на отдых в связи с чрезмерным переутомлением экипажей.

Из всего комплекса боевых действий в течение июля – сентября 1942 года некоторые боевые эпизоды рассмотрим более подробно.

12 июля за одну ночь из состава английского конвоя, шедшего в южном направлении и встреченного лодками к северо-западу от Канарских островов, было потоплено пять судов общим тоннажем 32 186 рег.-бр. тонн. При этом погибла лодка U-136. А через пять дней, 17 июля, подводная лодка U-202, возвращавшаяся из американских прибрежных вод, случайно встретила конвой, следовавший на юг. На этот раз обстановка оказалась менее благоприятной для лодки. Несмотря на то что до ближайшей авиационной базы было не менее 800 миль, конвой прикрывали четырехмоторные бомбардировщики базовой авиации. Командир лодки U-564 доносил об этой атаке следующее:

«00.14. Срочно погрузились из-за появления четырехмоторного самолета. По всей вероятности, машина имеет радиолокатор, так как она последовательно заходит на каждую из лодок, преследующую конвой. Но, по-видимому, из-за слишком большого удаления от базы самолет не несет бомбовой нагрузки...

00.30. Застопорил двигатель. Нахожусь по правому борту конвоя. Медленно разворачиваюсь, пока идущие в плотном строю кильватера суда конвоя слегка не перекроют друг друга. Оказываюсь на наиболее выгодной для стрельбы позиции. Цель – три транспорта примерно по 5000 рег.-бр. тонн каждый и грузопассажирское судно около 8000 тонн с двумя трубами и высокими палубными надстройками. Вторая труба, вероятно ложная, поставлена с целью придать судну вид мощного вспомогательного крейсера...

02.30. Угол атаки 50°, дистанция 1000 метров. Даю залп из аппаратов от 1-го до 4-го. Все торпеды устремляются к цели. Начинаю двигаться и тут же круто отворачиваю влево, чтобы использовать и кормовые аппараты. Вижу две вспышки от взрывов. Затем слышится третий оглушительный взрыв. Судно взлетает на воздух. Это то самое, с двумя трубами; по-видимому, на нем были боеприпасы. Вслед за этим – снова пламя и взрыв. Прямое попадание в четвертый транспорт. Вокруг нас в воду падают обломки судна. Приказываю убрать вахту с мостика, чтобы обезопасить людей от падающих предметов...»[1]

Это первое донесение, в котором говорилось, что базовые самолеты противника обеспечивают прикрытие конвоев на таком расстоянии от берега, явилось для командования подводных сил неприятной неожиданностью. Однако мы тогда не сделали из этого никаких принципиальных выводов, например относительно перенесения района действий групп подводных лодок в Северной Атлантике на большее удаление от берега. Правильность этого донесения подтверждает и Роскилл:

«Береговое командование действительно проявило на этот раз большую настойчивость, сумев составить авиагруппу из американских «Либерейторов». Обеспечить же повсеместное прикрытие конвоев с воздуха на таком большом удалении от берега оно смогло только по прошествии еще девяти месяцев»[2].

---

[1] Журнал боевых действий U-564s.

[2] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 108.

22 июля в Северной Атлантике группа из девяти подводных лодок обнаружила конвой, следовавший на запад. Лодки сблизились с конвоем. Казалось, все предпосылки для успеха были налицо, да и погода благоприятствовала делу. Однако внезапно налетевший шторм циклонного происхождения и сильное волнение не дали лодкам возможности использовать оружие.

Только лодка U-552 сумела потопить два судна противника. Обстановка, сложившаяся в этом районе, который расположен южнее Гренландии и отстоит от моей штаб-квартиры в Париже на 1500 миль, казалась мне недостаточно ясной, чтобы можно было принять решение относительно того, прекратить преследование конвоя или продолжить. Поэтому решили вначале связаться по радио с командиром U-552. Пожалуй, следует привести здесь содержание нашего разговора, чтобы показать, каким эффективным средством являлись подобные переговоры, позволявшие командованию составить более точное представление об обстановке в Атлантике.

«...Командующий подводными силами: "Какая у вас погода? Как долго могут идти лодки общим курсом 215°?"

Топп: "Ветер – вест-зюйд-вест, 8 баллов, море – 7 баллов, видимость – 400 метров. Идем в полосе циклона на одном двигателе малым ходом".

"Какова эффективность противолодочной обороны противника? Встретились ли вам какие-либо непредвиденные трудности в ходе боя с конвоем?"

"Сильное охранение. Атаки затруднены внезапным ухудшением погоды. Конвой умело маневрирует".

"Надеетесь ли перехватить отставшие транспорты?"

"Походный порядок конвоя остается безупречным даже в сложных метеорологических условиях. Ввиду того что погода в этом районе обычно неблагоприятна, считаю возможность войти в соприкосновение с конвоем крайне малой".

"Уверены ли вы, что лодки могут идти курсом на юг, и не кажется ли вам, что этот курс ведет на сближение с конвоем? Каким курсом следует идти: строго на юг или несколько западнее?"

"Предполагаю на рассвете взять курс на юго-запад и двигаться им все утро".

"Добро! Погода не благоприятствует, но так или иначе два транспорта – на вашем счету"»[1].

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 25 июля 1942 года.

После этого разговора я прекратил операцию. Результаты были незначительными. При атаке конвоя мы потеряли подводную лодку U-90.

Произведенная через несколько дней после этого атака конвоя «ON-115», шедшего на запад, также принесла незначительный успех: два судна общим тоннажем 16 568 рег.-бр. тонн были потоплены, а одно (10 627 рег.-бр. тонн) – повреждено. В самый разгар боя опустился густой туман.

В этом бою с наибольшими трудностями столкнулась подводная лодка U-43. То, что произошло с ней, показывает, к каким серьезным последствиям могут привести различные технические недоделки и недостатки. Перед технической службой флота всегда стояла задача отыскивать причины возникновения тех или иных неполадок, чтобы путем предупредительных мер не допустить их.

Командир U-43 сделал по этому поводу следующую запись в «Журнале боевых действий»:

«...04.32. Почти прямо за кормой лодки вспыхивает осветительная ракета. Сразу после этого впереди по курсу на дистанции 900 метров появляется еще раньше замеченный эскортный корабль противника. Он разворачивается на нас. Открывает огонь.

04.33. Тревога! Рубочный люк невозможно задраить. Кремарьерный затвор не поворачивается. Проверяют, не попало ли что-нибудь в пазы. Люк центрального поста готов к закрытию. Старший механик пытается задраить рубочный люк, я же спускаюсь вниз и приказываю начать погружение. Вместе со мной спускаются два человека. Когда вода уже начинает проникать внутрь корабля, кремарьерный затвор наконец «подается». Впоследствии выяснилось, что он был недовернут до места, и поэтому его скосы и выступы на кольце люка не приходились друг против друга. Общая задержка при погружении – около 20– 30 секунд, поэтому уже на глубине 17–20 метров при дифференте на нос порядка 15° и открытых клапанах воздушной магистрали на нас обрушивается первая серия глубинных бомб. Подводную лодку резко встряхивает. Гаснет свет. Останавливаются электромоторы, 25-метровый глубомер и дифферентомер выходят из строя. Стрелка 150-метрового глубомера останавливается на делении 70 метров. 25-килограммовый паровой манометр показывает «0». На мой запрос носовой и кормовой отсеки докладывают: «Глубомеры вышли из строя, показания – «0». Электромотор правого борта работает с перегрузкой. Мотор левого борта заело. Лодка имеет диффе-

рент на нос порядка 5–8°. Глубомер застыл на 70 метрах». Оцениваю положение. Либо мы находимся на поверхности, либо отказали измерительные приборы – и мы быстро уходим на глубину с дифферентом на нос. После пробы, взятой от тонкоструйного крана (пробный клапан у рубочного люка), убеждаемся, что идем на глубину. Теперь лодка получает дифферент на корму порядка 7°. Самое большее через полминуты лодку начинает качать. Вырвались. Продолжаем погружаться. Налажен манометр. На глубине 120 метров – разрыв второй глубинной бомбы. Ранен один член экипажа».

Если две предыдущие встречи с конвоями были неудачны, то третья принесла некоторый успех. Подводные лодки, участвовавшие в атаках конвоев, которым помогла плохая погода, направились теперь в район, расположенный в 400 милях к северо-востоку от Ньюфаундленда. Им приказали развернуться в завесу для перехвата нового конвоя. 5 августа U-593 первой обнаружила конвой, шедший из района сосредоточения у Сиднея (Новая Шотландия) в Англию и имевший условное обозначение «SC-94». Остальные лодки группы располагались в 200–300 милях от конвоя. Некоторые из них были уже позади него. Тем не менее им удалось сблизиться с конвоем и в течение нескольких дней не терять с ним контакта. Из-за временами ухудшавшейся видимости лодки много раз внезапно «наталкивались» на корабли охранения, подвергались настойчивому преследованию и выдерживали атаки глубинными бомбами.

Наконец все лодки группы сблизились с противником и начали атаку конвоя. Командиры лодок доложили впоследствии о потоплении шести судов противника общим тоннажем 41 000 рег.-бр. тонн и о повреждении семи судов и эскадренного миноносца. Тогда же я сделал следующий вывод:

«Доложенные нам результаты атаки конвоя неточны. По всей вероятности, они занижены, так как командирам лодок в очень редких случаях удавалось наблюдать тонущее судно из-за противодействия противолодочной обороны противника»[1].

Как стало сейчас известно, из состава этого конвоя действительно было потоплено 11 судов общим тоннажем 52 461 рег.-бр. тонна. Мы потеряли при этом две подводные лодки. Лодку U-210 таранил эскадренный миноносец «Эссайнибойн», и она затонула. Однако сам эсминец в результате тарана получил настолько серьезные повреждения, что вынужден был вер-

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 11 августа 1942 года.

нуться в базу. Лодку U-379 атаковали глубинными бомбами и принудили к всплытию, после чего сторожевой корабль «Дайантэс» таранил ее и потопил. Три другие подводные лодки были повреждены.

В неразберихе ночного боя, в обстановке взрывов торпед и глубинных бомб экипажи трех английских транспортов покинули свои суда, думая, что они сильно повреждены. Заметив ошибку, экипажи двух судов вернулись на свои места, третий же остался в шлюпках. Судно, оказавшееся без команды, потопила одна из наших подводных лодок[1].

На помощь этому конвою английское адмиралтейство выслало все имевшиеся у него под рукой сторожевые корабли, а с 9 августа конвою, кроме того, обеспечили и воздушное прикрытие четырехмоторными машинами, базировавшимися на расположенные в 800 милях от района боя сухопутные аэродромы Северной Ирландии.

Все командиры подводных лодок этой группы, за исключением одного, были молодыми офицерами, не имевшими опыта борьбы с конвоями. «Тот факт, что, несмотря на сильное охранение, лодки все же сумели выйти в атаку, является весьма важным для дальнейшего планирования борьбы с конвоями противника»[2]. Такой вывод сделал я из этого боя.

Обнаружить и атаковать очередной конвой в Северной Атлантике оказалось более трудным делом. Еще во время сближения лодок с противником мелкий дождь и плохая видимость часто нарушали управление группой. Конвой настигла лодка U-660, которая целых 33 часа самым полным ходом следовала к указанной ей по радио точке встречи с конвоем. Затем сюда подтянулись еще девять лодок. Начались атаки. Было уже уничтожено четыре судна противника общим тоннажем 17 235 рег.-бр. тонн, когда на море спустился туман, не позволивший продолжать атаки.

В это же самое время юго-восточнее Азорских островов было потоплено пять транспортов противника общим тоннажем 41 984 рег.-бр. тонны, которые шли в Англию в составе двух конвоев «Сьерра-Леоне» («SL-118» и «SL-119»). Кроме того, лодкам удалось уничтожить отставший от конвоя транспорт и повредить английский сторожевой корабль «Чешир». В этой атаке U-566 получила таранный удар. Экипаж подводной лод-

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 209.

[2] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 11 августа 1942 года.

ки, проработав несколько дней, сумел освободить рубочный люк от сорванных и исковерканных плит обшивки мостика, разрезав их автогеном. Подводная лодка вновь приобрела способность к срочному погружению и могла возвратиться в базу.

В начале сентября в Северной Атлантике после преждевременно прерванной жестоким штормом безрезультатной атаки удалось обнаружить конвой «ON-127», направлявшийся в США. В последовавшей четырехдневной схватке семь судов противника общим тоннажем 50 205 рег.-бр. тонн и эскадренный миноносец «Оттава» были потоплены, а четыре судна (36 141 рег.-бр. тонна) – повреждены. Ни одна подводная лодка не пострадала. Итоги боя оказались отличными, но мы знаем сейчас, что корабли охранения конвоя не были оснащены радиолокаторами[1].

Затем произошли еще две встречи с конвоями, закончившиеся неудачей, которую можно объяснить тем, что подводные лодки в момент обнаружения конвоев не были сведены в группы и своевременно не были развернуты. Прежде чем они успели, совершая многодневные переходы, прибыть в назначенные точки, конвои в обоих случаях исчезли.

В середине сентября в Северной Атлантике впервые за всю войну одновременно действовало 20 подводных лодок. Мы попытались тогда определить местонахождение нового, шедшего в Англию конвоя «SC-100» и атаковать его. 18 сентября конвой удалось обнаружить, и подводные лодки начали сближаться с ним. Надежды командования подводных сил на успех удара по конвою, осуществлявшегося на этот раз очень сильной группой лодок, были особенно велики. Но погода сделала борьбу немыслимой. Шторм в районе прохождения конвоя, находившегося в 200 милях к юго-востоку от мыса Рейс, местами переходил в ураган. В этих условиях и у противника, и у наших подводников была одна цель – преодолеть ураган, двигаясь наиболее выгодным курсом и как можно рациональнее используя двигатели. Всякое применение оружия исключалось для обеих сторон. Даже когда противники оказывались в пределах видимости на небольшом удалении друг от друга, ни один из них не мог причинить вреда другому. Из состава конвоя были потоплены три судна общим тоннажем 16 900 рег.-бр. тонн, причем в самом начале воздействия по нему.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 210.

Так с переменным, но вполне заметным успехом развивались события подводной войны в Северной Атлантике в период с июля по сентябрь 1942 года.

Что же происходило в это время в удаленных морских районах? Какие условия сложились там для действий подводных лодок?

У берегов Северной Америки успехи подводных лодок в первой половине июля были незначительными. К тому же донесений от действовавших в этом районе подводных лодок U-701 и U-215 не имелось, и командованию следовало считать их потерянными. Лодки U-402 и U-576 получили серьезные повреждения при атаках глубинными бомбами. В результате усиленного патрулирования прибрежных вод авиацией и сторожевыми кораблями противника, а также в связи с организацией системы конвоев в этих районах складывалась обстановка, которую мы давно ждали. Поэтому мы отозвали оттуда все еще находившиеся там лодки. Их использование там больше не оправдывало себя. На этом, казалось, и закончились боевые действия у берегов США, начавшиеся в январе 1942 года. Однако у меня было такое предчувствие, что обстановка у побережья Канады и особенно в устье реки Святого Лаврентия должна была быть более благоприятной. Несмотря на неудачи, обрушившиеся в последнее время на лодки, которые вели борьбу в прибрежных водах Северной Америки, в залив Святого Лаврентия были направлены две новые, только что вышедшие из Германии в Атлантику подводные лодки. Мы подозревали, что здесь проходили конвои и одиночные суда противника, следующие через Исландию в Англию.

Использование лодок в этом районе принесло нам исключительный успех. Предположения о прохождении здесь коммуникаций противника подтвердились. Девять судов общим тоннажем 32 998 рег.-бр. тонн было потоплено, а два (11 994 рег.-бр. тонна) – повреждены.

Правда, противник сумел обеспечить этот район сильным воздушным прикрытием, поэтому днем лодки вынуждены были оставаться, как правило, в подводном положении. Однако обнаружение лодок и их преследование были затруднены из-за наслаивающихся и параллельных течений реки и моря.

Гидролокационные установки противника вследствие применения нами различных защитных средств становились малоэффективными, и лодки, несмотря на них, продолжали действовать вблизи крупных канадских портов. Третью лодку (U-513)

послали для борьбы с судами, перевозившими железную руду из Вабаны в залив Консепшен (Ньюфаундленд). Она потопила здесь два транспорта. Когда же в одной из атак ее таранили, она вынуждена была уйти в открытое море. Позднее она успешно действовала у Сент-Джонса (Ньюфаундленд).

В Карибском море число судов, потопленных в июле, значительно сократилось по сравнению с предыдущими месяцами, в связи с чем действовавшим там подводным лодкам приказано было перейти в восточную часть моря. Здесь, у острова Тринидад, проходило много судов, шедших с юго-востока и периодически менявших маршруты. Эту «золотую жилу» нам удалось нащупать. Направив сюда в августе 1942 года группу в составе шести лодок, мы использовали создавшуюся здесь благоприятную обстановку. В течение нескольких дней на «золотой жиле» было потоплено 10 судов противника.

В конце июня одной из групп новых лодок, вышедших из Германии, был назначен район сбора к юго-востоку от Бермудских островов. Здесь лодки должны были пополнить запасы топлива от «дойной коровы» и идти в Карибское море. Благодаря системе конвоев там, однако, на нашу беду сложились весьма неблагоприятные условия для действий одиночных подводных лодок. Групповая же тактика в этих тесных и усиленно охранявшихся районах, прилегающих к побережью, вообще оказалась неприемлемой. Поэтому решили применять здесь такую тактику, в которой групповые действия сочетались бы с самостоятельными действиями одиночных лодок. Для этого больше всего подходили проливы между группами островов, например пролив Наветренный. Здесь навигационная обстановка не позволяла конвоям изменять курс по своему усмотрению. Казалось, все обещало нам успех.

Во многих случаях после обнаружения конвоя какой-то подводной лодкой из-за неизменности его курса удавалось подтянуть к конвою еще одну, а то и две подводные лодки.

В ходе развернувшихся здесь в течение августа действий против конвоев 15 судов общим тоннажем 87 603 рег.-бр. тонны было потоплено, а три судна (21 418 рег.-бр. тонн) – повреждено. Самолеты воздушного охранения, которые здесь использовались, по-видимому, уже были оснащены радиолокаторами, так как даже ночью подводные лодки подвергались налетам авиации. Но командиры наших лодок на опыте убедились в том, что, когда подводная лодка оказывалась между кораблями охранения или рядом с ними и ничем не обнаруживала себя, то есть

10 Зак. 506

шла тем же курсом, что и конвой, самолеты противника не атаковали ее. Вероятно, это объяснялось невозможностью отличить с помощью радиолокатора свои корабли и суда от подводных лодок. Наши успехи в этом районе омрачались лишь потерей двух лодок – U-94 и U-654.

В сентябре высокие результаты, обусловленные внезапностью появления группы подводных лодок в Карибском море, свелись к нулю. Лодки были оттянуты назад, к Тринидаду и в прибрежные воды Гвианы. Здесь еще в сентябре им удалось добиться большого успеха на сильно, но нерегулярно загруженных коммуникациях противника. До конца сентября в этих районах было потоплено 29 судов общим тоннажем 143 248 рег.-бр. тонн.

Надежды, которые командование подводных сил возлагало на внезапный успех в водах Фритауна, не оправдались. Там не удалось обнаружить ни одного судна противника. Две подводные лодки, которые ушли из этого района на встречу с танкером для заправки топливом (в 500–600 милях к западу от Фритауна), совершенно случайно наткнулись здесь на коммуникацию противника, где движение судов, по существу, не прекратилось даже после того, как тут потопили пять судов. Таким образом, был полный расчет развернуть здесь наши лодки. В дальнейшем в этом районе потопили еще шесть судов.

После таких вполне удовлетворительных результатов лодкам этой группы приказали переразвернуться к юго-западу от Фритауна. И здесь нас снова ждала удача. Лодки встретили несколько судов противника и четыре из них потопили.

А в это время у бразильских берегов действовала лодка U-507, которая за пределами территориальных вод уничтожила пять бразильских судов. Командир лодки руководствовался совместными указаниями верховного главнокомандования и министерства иностранных дел. Потопление этих судов послужило для правительства Бразилии поводом для объявления войны Германии.

Объявление войны фактически не изменило нашего отношения к Бразилии, так как ее флот уже действовал против наших кораблей и судов, однако вызывать ее на этот официальный шаг нам не следовало. Это была явная ошибка. По некоторым политическим соображениям, этого надо было всячески избегать.

За период с июля по сентябрь 1942 года противник потерял в результате действий наших лодок 302 торговых судна общим тоннажем 1 505 888 рег.-бр. тонн[1]. Из этого количества

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 485.

1 298 000 рег.-бр. тонн потопили германские подводные лодки. За эти же три месяца мы потеряли 32 лодки, что составило 15 процентов лодок, находившихся в море в июле, 9 процентов лодок, находившихся в море в августе, и 6 процентов лодок, находившихся в море в сентябре 1942 года.

Количество потопленного тоннажа на каждую лодку в день составляло: в июле – 181 рег.-бр. тонна, в августе – 204 рег.-бр. тонны и в сентябре – 149 рег.-бр. тонн. В основу этого расчета положены официальные английские данные.

К чувству удовлетворения, которое я испытывал в связи с успехами лодок, примешивалась тревога за их судьбу, обусловленная усилившимся патрулированием морских районов с воздуха. С моей точки зрения, трудности подводной войны при соответствующем развитии обстановки должны привести нас к недопустимо большим потерям и не только снизить имеющиеся результаты, но и вообще уменьшить надежды на успех всей подводной войны. Усовершенствование противником приборов обнаружения, а также усиленное патрулирование морских районов с воздуха вызывали у меня тревогу за будущее. Прежде чем перейти к описанию попыток, которые мы предпринимали для увеличения боеспособности лодок и с помощью которых рассчитывали преодолеть эту угрозу, следует рассказать об одном событии, происшедшем 12 сентября 1942 года. Это событие – потопление английского парохода «Лакония».

14. СЛУЧАЙ С «ЛАКОНИЕЙ»

Между 16 и 19 августа 1942 года из портов Бискайского залива в море под командой опытных офицеров вышли для давно запланированных действий у Кейптауна четыре крупные подводные лодки «IXc» серии и один подводный танкер. Это были лодки U-68, U-504, U-172, U-156 и подводный танкер U-459. Все вместе они двигались на юг. До 5° южной широты им разрешалось действовать по собственному усмотрению, но далее к югу они должны были атаковать только такие цели, которые имели первостепенное значение; этим достигалась внезапность первого удара у Кейптауна. Приблизительно в этом районе 12 сентября U-156 потопила английский пассажирский пароход «Лакония» (19 695 тонн), который использовался английским адмиралтейством в качестве войскового транспорта и согласно изданному в Англии «Справочнику по вооруженным торговым судам» имел 14 орудий. Впоследствии при допросе офицера-артиллериста с «Лаконии» выяснилось, что судно было вооружено восемью орудиями, в том числе двумя калибром 150 миллиметров, и, кроме того, имело зенитное вооружение, глубинные бомбы и гидролокаторы.

Когда пароход пошел ко дну, командир U-156 неожиданно услышал крики о помощи на итальянском языке. От спасенных членов команды «Лаконии» командир U-156 узнал, что на борту парохода находились итальянские военнопленные. В дальнейшем англичане признали, что на «Лаконии», помимо 436 человек английского экипажа и 268 английских отпускников с 80 женщинами и детьми, было еще 1800 итальянцев-военнопленных и 160 пленных поляков.

О потоплении «Лаконии» мне стало известно в 00.12 13 сентября из полученного по радио донесения. «Хартенштейн, – говорилось в донесении, – потопил английское судно «Лакония», к сожалению, с 1500 итальянскими военнопленными. Квадрат FT 7721, курс 310°. Спасено 90 человек. Топливо – 157 куб. м, торпед 19. Ветер–пассат, 3 балла. Прошу дальнейших распоряжений».

Получив эту радиограмму, я принял решение, которое шло вразрез с международными нормами ведения войны на море, ставившими интересы ведения боя над интересами спасения пострадавших[1]. Согласно этим нормам спасать тонущих следовало только в том случае, когда это не мешало кораблю решать поставленные перед ним задачи. Я не знаю случаев, чтобы корабли английского или американского флота поступали иначе. Американский адмирал флота Нимиц, выступая на Нюрнбергском процессе в качестве свидетеля, заявил по этому поводу следующее: «По общему признанию, подводные лодки Соединенных Штатов никогда не занимались спасением людей, если это увеличивало опасность для лодки или мешало ей выполнять боевые задачи»[2].

Я же принял небывалое решение, распорядившись немедленно начать спасение людей, и в результате из 811 англичан, находившихся на борту «Лаконии», было спасено 800 человек, а из 1800 итальянцев – 450 человек. В связи с этим пришлось приостановить движение подводных лодок, направлявшихся к Кейптауну, и полным ходом направить их спасать людей. 13 сентября главнокомандующий ВМС передал мне через начальника штаба руководства войной на море, что он одобряет мое решение, но с тем условием, что лодки, участвующие в спасении людей с «Лаконии», не подвергнутся большой опасности. Капитан I ранга Путткамер из штаб-квартиры Гитлера сообщил мне в свою очередь, что фюреру не хотелось бы срывать действия подводных лодок у Кейптауна и что участвующие в спасении людей лодки нельзя ставить под угрозу.

К месту потопления «Лаконии» я направил еще две подводные лодки, действовавшие у Фритауна (U-506 и U-507), а также попросил командующего итальянской подводной флотилией в Бордо направить туда итальянскую лодку «Капеллини», действовавшую неподалеку, что он и выполнил. Поскольку взять на борт всех спасенных и доставить их в Германию было невозможно, я решил отвести подводные лодки со спасенными людьми к побережью Французского Берега Слоновой Кости и там высадить пострадавших. Однако штаб руководства

---

[1] Описывая спасение людей с «Лаконии», Дениц стремится изобразить эти действия неким актом благородного человеколюбия по отношению к врагу. Однако даже из повествования Деница видно, что немецкие подводные лодки подбирали лишь пленных итальянцев как союзников фашистской Германии. – *Прим. ред.*

[2] Internationales Militärtribunal, Band 40, Seite 10.

войной на море сообщил мне, что правительству Виши передана просьба о высылке военных кораблей из Дакара для принятия на борт спасенных.

Подводная лодка U-156 вначале оставалась одна в районе потопления «Лаконии». В первую ночь на борт взяли 193 человека (англичан и итальянцев), а утром 13 сентября еще 200 человек подобрали и рассадили по спасательным шлюпкам, на которых еще оставались свободные места.

Еще вечером 12 сентября в 22.22 радист «Лаконии» передал на волне 600 метров открытым текстом сигнал бедствия, указав при этом свои координаты и сообщив, что пароход атакован торпедами. В 22.26 с тонущего парохода послали вторую, на этот раз кодированную радиограмму на волне 25 метров, к которой открытым текстом было сделано добавление, подтверждавшее, что пароход действительно атакован торпедами. Утром 13 сентября в 06.00 командир германской подводной лодки U-156 на волне 25 метров передал радиограмму следующего содержания:

«Если какой-нибудь корабль пожелает оказать помощь экипажу «Лаконии», я не стану атаковать его при условии, если сам не буду атакован с моря или с воздуха. Имею на борту 193 спасенных. 4°52' южной широты, 11°26' западной долготы. Германская подводная лодка».

В 06.10 радиограмму повторили на международной волне 600 метров. Все это не оставляет и тени сомнения в том, что английское командование знало о потоплении «Лаконии» и о принятых нашей подводной лодкой мерах к спасению людей. Донесение Хартенштейна, в котором сообщалось, что на борту у него находятся 193 человека с «Лаконии», усилило мои опасения за судьбу направленных туда лодок[1]. Но поскольку я решил попытаться спасти тонущих, мне хотелось довести начатое дело до конца, невзирая на указание штаб-квартиры фюрера и предупреждение главнокомандующего ВМС не ставить лодки под угрозу. Я считал, что смогу взять на себя полную ответственность за последствия.

Поэтому в 00.27 13 сентября по радио передали следующий приказ: «U-156 остаться вблизи места потопления. Быть готовой к погружению. Подводным лодкам, идущим к месту проис-

[1] Деница, видимо, испугало число людей, принятых Хартенштейном на борт лодки. Он опасался, что и другие подводные лодки будут перегружены спасенными и могут оказаться небоеспособными. – *Прим. ред.*

шествия, брать на борт столько людей, чтобы лодки не теряли способности к погружению».

14 сентября в 07.40 я передал новый приказ U-156 и остальным лодкам: «Брать на борт такое число людей, чтобы лодки оставались полностью боеспособными».

Между тем правительство Виши согласилось выслать к месту гибели «Лаконии» французские военные корабли. Таким образом, все лодки, за исключением U-156, оказались свободными и могли вести запланированные действия у Кейптауна. 14 сентября в 07.40 лодкам приказано было продолжать поход в южном направлении, если на борту у них нет подобранных с «Лаконии». Задача спасения людей с «Лаконии» возлагалась на U-156, а также на U-506 и U-507, которые подходили из района Фритауна. 14 и 15 сентября они одна за другой прибыли к месту потопления и тотчас же занялись спасением людей и выводом шлюпок и плотов к пункту встречи с французскими кораблями.

U-156 к тому времени уже имела на борту 260 спасенных. Почти половина из них была передана на U-506, так что на U-156 осталось всего 55 итальянцев и 55 англичан, в том числе пять женщин. U-507 также была переполнена подобранными с «Лаконии».

16 сентября в полдень произошло событие, которое командир U-156 в «Журнале боевых действий» изложил следующим образом:

«11.25. Перед самым подходом двух остальных лодок над нами курсом 70° пролетает четырехмоторный самолет с американскими опознавательными знаками. Показывая свои мирные намерения, укрепляем на мостике наклонно большой флаг (2×2 метра) Красного Креста. Самолет пролетает над нами, затем долгое время кружит в стороне. Пытаемся выяснить у него, откуда он и нет ли поблизости каких-либо судов. Ответа не получаем. Самолет разворачивается и уходит на юго-запад. Через полчаса он внезапно снова появляется над нами.

12.32. Над нами самолет того же типа, что и первый. Пролетает на высоте 80 метров прямо по носу лодки. С интервалом в три секунды сбрасывает две бомбы. У нас обрывается кормовой буксирный трос с четырьмя шлюпками. В этот момент на шлюпки падает новая бомба. Одна из шлюпок перевертывается. Самолет некоторое время кружит неподалеку, а затем бросает четвертую бомбу в 2000–3000 метров от нас. Новый заход – еще две бомбы. Одна из них разрывается прямо под центральным

постом лодки. Рубку закрывает темный водяной столб. Центральный пост и носовой отсек докладывают о появлении течи. Приказываю надеть спасательные пояса и всех англичан посадить в шлюпки. Затем распоряжаюсь высадить и итальянцев.

13.11. Передаю по радио сигнал бедствия на четырех различных волнах. Повторяю его трижды на каждой волне. Возвращаюсь к шлюпкам и пересаживаю на них всех, кто еще оставался на борту лодки. Центральный пост и носовой отсек докладывают о прекращении течи.

13.45. Погружаемся, устраняем дифферент и курсом 270° отходим.

16.00. Повреждения по возможности устранены. Поломки: заело зенитный перископ; командирский перископ не поворачивается; вышли из строя семь элементов батарей; сорван фланец магистрали водяного охлаждения дизеля; сломан радиопеленгатор; гидроакустические станции не работают. Следует отметить отличную работу технического персонала, тщательно проверяющего оборудование и устраняющего повреждения».

Об этом событии командир U-156 доложил по радио 16 сентября в 23.04 следующее:

«При буксировке четырех шлюпок, переполненных спасенными, подвергся атаке американского «Либерейтора», сбросившего пять бомб, несмотря на хорошую видимость и небольшую высоту полета, позволявшие летчику видеть укрепленный на мостике большой флаг Красного Креста. Оба перископа не работают. Прекращаю спасение. Высаживаю с лодки всех лишних. Ухожу в западном направлении. Произвожу ремонт».

Получив это донесение, я тотчас же передал ему следующий приказ:

«00.19. 17 сентября. Ни в коем случае не подвергать лодку новой опасности. Принять меры к устранению повреждений. Прекратить всякие спасательные работы. Отбросить мысль о том, что противник может пощадить лодку...»

После нападения на U-156 с военной точки зрения было вполне правильным прекратить спасение людей. Воздушный налет на U-156 показал, какой большой опасности подвергаются подводные лодки, переполненные людьми.

У меня в штабе по этому поводу состоялось довольно бурное совещание, участники которого справедливо подчеркивали безответственность дальнейших попыток спасти людей. И все же я не мог решиться прекратить уже начатые меры по спасению.

Я, конечно, понимал, что вся ответственность ляжет на меня, если при повторных атаках какая-то лодка окажется поврежденной или погибнет.

Не вызывало сомнений, пожалуй, только одно. Благодаря переданным с «Лаконии» сигналам бедствия и открытой радиограмме командира U-156 противник, безусловно, знал о потоплении парохода и о тяжелом положении оставшихся в живых. И тем не менее за четыре дня, истекших с момента, когда начали спасать людей, он не только ничего не предпринял для оказания помощи пострадавшим, среди которых было около 1000 англичан и поляков, но, наоборот, использовал эту возможность для нападения на наши подводные лодки.

При таком, мягко выражаясь, отсутствии интереса у английского командования к судьбе своих людей я, разумеется, не мог не взять на себя огромной ответственности, приказав лодкам продолжать, несмотря на большой риск, спасение людей. Однако я разрешил спасать только итальянцев как наших союзников. 17 сентября в 01.51 был передан такой приказ:

«U-506 и U-507. Быть в постоянной готовности к погружению, обеспечив себе полную боеспособность в подводном положении. Имеющихся на борту спасенных с парохода пересадить в шлюпки. На борту оставить только итальянцев. Идти к месту встречи с французскими кораблями и там передать им спасенных. Принять меры предосторожности от внезапных налетов авиации противника и атак подводными лодками».

Боясь, что командиры U-506 и U-507 могут оказаться такими же легковерными, как и командир U-156, и не полагаясь на защиту флага Красного Креста, я передал им 17 сентября следующее указание:

«Флага Красного Креста не поднимать, так как это не предусмотрено международными правилами и ни в коей мере не гарантирует лодке безопасность, особенно при встрече с англичанами».

Очень скоро я окончательно убедился в том, что с военной точки зрения было ошибкой продолжать спасение людей. 17 сентября в 12.22 U-506, имевшую на борту 142 человека с «Лаконии», в том числе несколько женщин и детей, бомбардировал тяжелый гидросамолет противника. Только бдительность сигнальщиков спасла лодку от гибели. Три бомбы, сброшенные самолетом, разорвались в тот момент, когда лодка была уже на глубине 60 метров.

Ничего не сделало английское командование для спасения своих людей и в течение дня 17 сентября. В назначенной точке

наши подводные лодки встретились с французскими военными кораблями «Аннамит» и «Глуар» и передали им спасенных.

По рассказам итальянцев, после атаки «Лаконии» англичане наглухо закрыли все выходы из жилых помещений, где находились военнопленные, и, применив оружие, пресекли попытку итальянцев овладеть шлюпками[1]. Этим и объясняется, почему было так мало спасено итальянцев.

После того как подобранных с «Лаконии» передали на французские корабли и все действия по спасению людей, длившиеся несколько дней, были закончены, я решил, что никогда в дальнейшем не буду рисковать лодками и их командами, поручая им подобные задачи.

В этот период военных действий на море можно было ожидать появления самолетов противника повсюду и в любое время. И это обязывало нас действовать соответствующим образом.

За несколько дней, предшествовавших потоплению «Лаконии» (со 2 по 12 сентября 1942 года), в моем дневнике появился целый ряд записей об обнаружении самолетов противника, об их атаках подводных лодок и о потерях подводного флота, обусловленных действиями авиации противника во всех морских районах. Командирам лодок снова и снова указывалось, что они недостаточно серьезно относятся к воздушной опасности. И все же я постоянно убеждался в том, что, несмотря на мои указания, они недооценивали воздушной угрозы. Командиры лодок вели себя слишком беспечно, считая, что лодка находится в полной безопасности, когда в небе не видно самолетов противника. Не случайно в момент появления самолета они оказывались в совершенно безнадежном положении. Ведь чтобы убрать вахтенных с мостика и погрузиться, лодке требовалась целая минута. А за это время самолет пролетал по крайней мере 6000 метров. Таким образом, сигнальщик подводной лодки должен был обнаружить самолет противника, самое меньшее, на расстоянии 6000 метров, чтобы погружение имело какой-то смысл.

Однако исчезновения лодки с поверхности воды было еще недостаточно. Требовалось, чтобы лодка ушла на такую глубину, которая обеспечивала бы ей защиту от бомб.

Практически это означало, что самолеты противника следовало обнаруживать на предельных дистанциях видимости. Поэтому, находясь в надводном положении, подводная лодка дол-

---

[1] Журналы боевых действий подводных лодок U-156 и U-507.

жна была двигаться в полной готовности к срочному погружению. Кроме того, ей следовало идти с максимальной скоростью, так как чем выше скорость хода подводной лодки, тем меньше времени требуется на ее погружение. Далее, на мостике надо было оставлять только вахтенных, чтобы в случае необходимости быстрее освободить верхнюю палубу.

Но всего этого можно было достигнуть только в хорошую погоду, то есть при чистом, безоблачном небе. В условиях же плохой видимости все полностью исключалось. Ни одного из этих требований нельзя было выполнить и тогда, когда лодка занималась спасением людей. В этом случае двигатели лодки всегда были застопорены, а весь экипаж находился на верхней палубе, оказывая помощь терпящим бедствие. Ни о какой готовности к срочному погружению в это время не могло быть и речи. Любое нападение с воздуха ставило такую лодку в безвыходное положение.

Авиация противника становилась все более вездесущей, поэтому любые спасательные мероприятия лодок превращались в самоубийство. Мои неоднократные указания, касающиеся спасения людей только в случаях полной безопасности для лодок, оказались теперь несостоятельными. Это достаточно наглядно показал случай с «Лаконией». Еще 17 сентября, в 19.03, я получил радиограмму от U-507, атакованной в полдень с воздуха. В ней говорилось:

«...17 сентября, 19.03. Передал итальянцев на «Аннамит». Старший штурман «Лаконии» и несколько английских офицеров оставлены на борту лодки. Семь шлюпок с 330 англичанами и поляками (среди них 15 женщин и 16 детей) оставлены в квадрате FE 9612. Женщины и дети одну ночь провели на борту лодки. Все спасенные получили горячую пищу, согревающие напитки и одежду. Некоторым сделаны перевязки. Еще четыре шлюпки – в квадрате FE 9619. Координаты обеих групп шлюпок сообщены на «Глуар», который тотчас же ушел на их поиск...»

Очевидно, стремление оказать потерпевшим помощь вело к тому, что опасность для лодки и ее экипажа сильно возрастала. После потопления «Лаконии» я поставил на карту судьбу лодок только для того, чтобы спасти людей, а в то же самое время противник рисковал жизнями своих соплеменников-англичан, чтобы уничтожить германские лодки, занимавшиеся их спасением. В силу этого мне пришлось отдать приказ, который исключал возможность повторения подобных случаев и отни-

мал у командиров подводных лодок право самостоятельно оценивать воздушную обстановку и принимать решение о том, стоит спасать людей или нет. При этом ни предполагаемая, ни действительная обстановка в воздухе не могла служить оправданием для такого решения.

17 сентября командиры подводных лодок получили следующий приказ:

«Запрещается предпринимать любые попытки к спасению команд потопленных кораблей и судов, то есть вылавливать тонущих, передавать их на спасательные шлюпки, возвращать в нормальное положение перевернутые шлюпки, снабжать пострадавших провизией и водой. Спасение противоречит самому первому правилу ведения войны на море, требующему уничтожения судов противника и их команд».

На Нюрнбергском процессе этот мой приказ, запрещающий спасение людей, был охарактеризован английскими обвинителями как зверский, требовавший от командиров лодок преднамеренно уничтожать экипажи судов и кораблей. Даже Международный военный трибунал четырех союзных держав, призванный вершить суд над побежденным противником, не мог поддержать этого заявления английских обвинителей. Благодаря этому ни действия германского подводного флота, ни изданные лично мной директивы, касающиеся ведения войны на море, Нюрнбергским процессом осуждены не были[1].

Из многих тысяч боев, проведенных германскими подводными лодками, только один-единственный раз командир лодки совершил преступление. Потопив пароход противника, командир U-852 пытался артиллерийским огнем разбить плавающие на поверхности воды обломки судна[2]. Он делал это,

---

[1] Здесь Дениц вновь извращает решения Международного военного трибунала. В приговоре Международного военного трибунала говорится: «Трибунал придерживается мнения, что доказательства не устанавливают с несомненностью, требуемой в данном случае, того факта, что Дениц намеренно приказал убивать людей, спасшихся с потопленных судов. Приказы были, несомненно, двусмысленными и заслуживают серьезнейшего осуждения.

Доказательства далее устанавливают, что правила о спасении утопающих не выполнялись Германией и что подсудимый (Дениц. – *Ред.*) приказал не выполнять их». (Нюрнбергский процесс. М., Госюриздат, 1961, т. VII, с. 476.) – *Прим. ред.*

[2] На протяжении всей книги Дениц настойчиво пытается обелить фашистских подводников. С этой целью он отрицает даже те факты, которые в свое время были признаны германской печатью. Не случайно поэтому Дениц называет обломками судна шлюпки с командой потопленного парохода. – *Прим. ред.*

чтобы противник не смог заметить эти обломки с воздуха и по ним обнаружить подводную лодку. Таким образом, заботясь о безопасности корабля, командир подводной лодки в своих действиях зашел слишком далеко, не пощадив при обстреле обломков и самих потерпевших. Но все это не спасло U-852, которая была уничтожена авиабомбами противника. Ее экипаж, пересевший в резиновые спасательные лодки и имевший раненых, сам был обстрелян с воздуха из пулеметов.

Командира U-852 и других офицеров с этой лодки английский военно-полевой суд приговорил к расстрелу, и 30 ноября приговор был приведен в исполнение.

О том, что Экк (командир подводной лодки U-852. – *Прим. ред.*) обстрелял обломки потопленного им судна, а также об обстоятельствах, при которых была уничтожена его лодка, я узнал только после окончания войны, в Нюрнберге. Я не одобряю действий Экка, потому что истинный солдат не позволил бы себе уклониться от принципов нравственности, на которых строится бой. Однако во время допроса в Нюрнберге я сказал по этому поводу следующее:

«Я хотел бы еще раз указать на то, что перед Экком стояла весьма трудная проблема. Он нес ответственность за лодку и вверенный ему экипаж, а подобная ответственность на войне значит многое. Поэтому предположение, что в ином случае его лодку обнаружат и уничтожат, было вполне обоснованным, так как в этом же районе и в то же время, насколько я помню, бомбардировкам подверглись четыре наши подводные лодки. Таким образом, если к подобному решению Экка привело такое предположение, то любой германский военно-полевой суд, без сомнения, учел бы данное обстоятельство[1].

---

[1] Оставив в стороне суждения автора о возможности оправдания поступка Экка «чисто военными» соображениями при полном забвении элементарных правил человечности (суждения, характерные для фашистской идеологии вообще), заметим, что эти «чисто военные» соображения привели к обратному результату. U-852 была настигнута и уничтожена как раз в то время, когда расстреливала беззащитных людей. Если бы Экк лишил себя садистского удовольствия пострелять по тонущим людям и не остался на месте потопления парохода, то U-852, возможно, не была бы обнаружена и потоплена самолетом.

Весьма примечательно, что Дениц, который одной из целей своей книги явно поставил самореабилитацию и доказательство своей непричастности к фашистским зверствам, не рискует полностью оправдать Экка и пытается только найти смягчающие вину обстоятельства. – *Прим. ред.*

Мне кажется, что с окончанием войны люди стали смотреть на вещи несколько по-иному, и никто не желает принимать во внимание ту огромную ответственность, которая лежала на несчастном командире этой лодки».

Тот факт, что опасность нападения с воздуха серьезно возросла и приказ, запрещавший спасение и ослаблявший таким образом угрозу лодкам, был вполне своевременным, подтверждается и дальнейшими событиями. Все три подводные лодки, участвовавшие в спасении людей с «Лаконии», к сожалению, впоследствии были уничтожены авиацией противника вместе с экипажами.

Английские обвинители и враждебная нам пропаганда на весь мир громогласно заявили, что мой приказ, связанный с «Лаконией», является преступным актом. А между прочим, то обстоятельство, что Международный военный трибунал, в состав которого входили американцы, англичане, французы и русские, не присоединился к этому определению в вынесенном им приговоре и что действия германского подводного флота и его командования не могли быть и не были осуждены на Нюрнбергском процессе, до сегодняшнего дня утаивается от мировой общественности.

15. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ВООРУЖЕНИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Во второй половине 1942 года никто уже не сомневался в том, что, несмотря на большие успехи наших подводных лодок, в тактическом отношении противник оказался сильнее нас. Средства надводного обнаружения, применяемые эскадренными миноносцами, сторожевыми кораблями и самолетами, почти или совсем свели на нет основное тактическое преимущество подводных лодок – скрытность, а вместе с ним и внезапность нападения. Только коренная перестройка подводного флота могла изменить обстановку, сделать ее снова благоприятной для подводных лодок. Следовало улучшить маневренность лодки под водой, то есть создать лодку с большой подводной скоростью хода. Достигнуть этой цели, не меняя водоизмещения лодки, казалось возможным только за счет использования единого двигателя, пригодного для надводного и подводного хода.

Из всех имевшихся разработок быстро можно было освоить лишь проект подводной лодки Вальтера, которая приводилась в движение турбиной, работавшей на перекиси водорода. Но чтобы лодки Вальтера вступили в строй, требовалось еще очень много времени. Так рассуждали мы летом 1942 года. А пока необходимо было быстро приспособить лодки имевшихся типов к условиям возросшей эффективности противолодочной обороны противника путем совершенствования их вооружения.

Командование подводных сил стало с особой энергией стимулировать разработку различных видов нового оружия, делая многочисленные заказы и предложения фирмам и изобретателям. В памятной записке от 24 июня 1942 года, сразу же после требования о быстрейшем строительстве подводных лодок Вальтера, говорилось о необходимости совершенствования принятого в то время вооружения лодок:

«Насколько успешно при строительстве подводных лодок разрешили общие судостроительные и машиностроительные

проблемы, настолько много допустили недочетов в вооружении лодок. Совершенствование их оружия как раз и является тем средством, которое способно решающим образом улучшить принятый нами на вооружение тип подводной лодки. Это необходимо прежде всего потому, что при всех своих положительных качествах немецкие подводные лодки из-за слабости оружия во многих отношениях уступают сейчас средствам ПЛО противника...»

В последующих разделах памятной записки перечислялось оружие лодок, нуждавшееся в улучшении. Наши требования и пожелания по личному распоряжению главнокомандующего ВМС ускоренными темпами обрабатывались в аппарате начальника вооружений.

Наконец 28 сентября 1942 года на специальном совещании представителей различных служб и ведомств, состоявшемся в Берлине у главнокомандующего ВМС, были намечены все необходимые мероприятия. В тот же день о них доложили Гитлеру. К докладу я приложил карты, где показал, насколько за последний год войны сократился «свободный район» в центре Северной Атлантики, недоступный для базовой авиации противника, и какую опасность несло с собой подводным лодкам его дальнейшее уменьшение наряду с применением англичанами новых средств надводного обнаружения.

Гитлер же не считал вероятным, что противник организует воздушное патрулирование всей Северной Атлантики. Однако он согласился с нашими предложениями, направленными на быстрейший ввод в строй подводных лодок Вальтера и совершенствование оружия лодок имевшихся типов.

Улучшение оружия лодок должно было свестись к следующему:

1. Первоочередными становились мероприятия по борьбе со средствами надводного обнаружения, созданными англичанами. Специальная радиолокационная станция «Fи. М. В.», которая была принята на вооружение в августе 1942 года, значительно облегчила положение лодок. С ее помощью они могли теперь определять факт и время обнаружения лодки противником и во многих случаях своевременно уходить под воду. Это привело к тому, что число внезапных атак лодок с воздуха уменьшилось.

Но поисковый радиолокационный приемник имел довольно ограниченный диапазон, и если противник переходил на другие волны, прибор становился бесполезным.

В конце августа 1942 года в бою с конвоем «ON-122» подводные лодки, несмотря на сгущавшийся туман, неоднократно подвергались внезапным артиллерийским ударам эсминцев, не имея возможности заранее определить факт обнаружения лодок кораблями. Вот почему следовало оснастить подводные лодки собственными радиолокационными установками, которые позволяли бы обнаруживать противника даже тогда, когда он не вел радиолокационного поиска.

Командование подводных сил предложило оборудовать лодки наряду с уже имевшимися радиолокационными приемниками «Fи. М. В.» еще и радиолокационными поисковыми станциями «Fи. М. С.». Это давало командиру подводной лодки возможность, используя в зависимости от обстановки то одну, то другую радиолокационную станцию, своевременно выполнять различные маневры (погружение, уход от преследования, выход в атаку).

Необходимость в новом поисковом радиолокаторе была очевидна: существовала опасность, что радиолокатор «Fи. М. В.» может оказаться непригодным.

Роскилл пишет: «С введением станции «Fи. М. В.» наступление в Бискайском заливе, начатое англичанами, казалось, с таким большим успехом, в октябре 1942 года было полностью приостановлено немцами. Английские самолеты, патрулировавшие Бискайский залив, имели радиолокаторы, которые работали на волне длиной 1,5 метра и потому легко засекались нашими поисковыми радиолокаторами. Чтобы вернуть самолетам былую эффективность, англичанам следовало оснастить их новейшей, еще находившейся в стадии разработки аппаратурой дециметрового диапазона. Английское бомбардировочное командование, имевшее приоритет в оборудовании дециметровыми радиолокаторами самолетов, участвовавших в бомбардировках Германии, должно было теперь уступить это право самолетам «бискайской группы», ибо «провал воздушного наступления против немецких подводных лодок в Бискайском заливе рассматривался в качестве неудачи, ведущей к серьезным последствиям»[1].

Как и во многих других случаях, английское командование решило этот спор между авиацией, осуществлявшей воздушное наступление на Германию, и авиацией, занимавшейся уничтожением германских подводных лодок, в пользу последней.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 205.

Это объяснялось тем, что противник все еще смотрел на наши лодки как на главную опасность[1].

Следующим нашим мероприятием была попытка «маскировать» лодки с целью затруднить противнику их обнаружение в надводном положении. Для этого предполагалось продолжить некоторые уже давно начатые на флоте испытания.

Главное командование ВМС обратилось во все специальные научно-исследовательские институты Германии с вопросом: какие еще имеются возможности для защиты подводных лодок от обнаружения? Однако немецкие ученые не смогли указать никаких других путей, кроме предложенных самими моряками.

2. Ясно было одно: даже если бы и удалось оснастить подводные лодки надежным предупредительным средством – комбинированной радиолокационной станцией, предназначенной для наблюдения и выявления работы радиолокационной станции противника, – отдельные случаи внезапного нападения самолетов противника все равно продолжали бы иметь место. И всякий раз, когда это происходило, командиру приходилось делать исключительно трудный выбор.

Если он решался уходить на спасительную глубину и начинал необходимый для этого маневр, когда самолет уже бросал бомбы, вероятность уничтожения лодки оказывалась весьма большой. Если же командир ввиду нехватки времени принимал решение отразить нападение самолета артиллерийским огнем, тогда между самолетом и лодкой завязывался бой, в котором зенитный расчет лодки, находящийся на верхней палубе, легко мог быть уничтожен огнем пулеметов самолета. И все же такой бой приходилось вести, особенно когда лодка не имела возможности погрузиться или когда у нее для этого не было времени. В силу таких причин требовалось прежде всего сделать зенитное вооружение лодки более мощным и надежным.

---

[1] Ряд американских и английских историков преувеличивают значение так называемого воздушного наступления на Германию и делают вывод, что якобы воздушная мощь союзников сыграла решающую роль в поражении Германии, подавляя промышленные и транспортные объекты на территории Германии и оккупированных ею стран. Подобные утверждения имеют целью умалить выдающийся вклад Советского Союза в разгром фашистской Германии. В данном случае приводится весьма знаменательное заявление, показывающее лживость буржуазной пропаганды. Дениц отмечает, что и во время проведения воздушного наступления на Германию главной задачей английской авиации считались не налеты на Германию, а борьба с подводными лодками. – *Прим. ред*

Эта задача оказалась трудной, поскольку и пулеметы, и автоматические пушки должны были оставаться на верхней палубе все время, даже при нахождении лодки под водой, а в последнем случае они подвергались бы порче под воздействием морской воды.

Чтобы усилить зенитное вооружение лодки, необходимо было расширить мостик боевой рубки, добавив к нему еще одну платформу, на которой следовало расположить дополнительно 20-миллиметровую спаренную зенитную установку («С-38»).

Когда в начале сентября 1942 года U-256 получила настолько серьезные повреждения, что восстанавливать ее боеспособность вряд ли было целесообразным, мы предложили использовать эту лодку в качестве своеобразного судна-ловушки для самолетов противника. Она предназначалась для борьбы с авиацией противника в Бискайском заливе, а также для сопровождения поврежденных и неспособных погружаться подводных лодок в этом районе. Мы предложили соответствующим образом переоборудовать U-256, усилить ее прочный корпус для защиты от бомб, увеличить зенитное вооружение и поставить на мостике дополнительные броневые плиты, защищающие расчеты пулеметов и орудий от артиллерийского огня противника.

Преследуя главную цель – помочь лодкам быстро и действенно справиться со все возраставшей воздушной угрозой, командование подводных сил предложило использовать имевшиеся у флота самолеты дальней разведки[1]. Это предложение оправдывалось тем, что самолеты Ju-88-C-6 из состава авиагруппы «Атлантика» ввиду их небольшого радиуса действия могли прикрывать лодки только на незначительном удалении от берега.

Мы уже давно и с большим нетерпением ждали вступления в строй нового самолета Не-177. Он должен был иметь радиус действия порядка 2200 километров и проникать в районы, где наши подводные лодки при наличии подобных самолетов, которые взяли бы на себя борьбу с воздушным охранением противника, могли атаковать его конвои.

Главнокомандующий ВМС настойчиво добивался от главного командования ВВС гарантии, что с поступлением на вооружение самолетов Не-177 будет разрешено использовать их в военных действиях на море. Эту гарантию ему дали, но машина так и не была принята на вооружение.

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 21 августа 1942 года.

3 сентября 1942 года я обратился в штаб руководства войной на море с просьбой «со всей настойчивостью ходатайствовать перед командованием ВВС о создании в интересах подводных сил такой боеспособной машины, которая, обладая еще большим радиусом действий, чем Не-177, могла бы поддерживать наши корабли в Атлантике»[1].

Главнокомандующий ВМС поддержал эту просьбу перед главным командованием ВВС. 3 октября 1942 года мы получили от ВВС следующий ответ:

«Требование создать самолет, который мог бы прикрывать лодки в любом районе Атлантики, в настоящее время представляется невыполнимым. Это должен быть такой самолет, летно-технические данные которого позволили бы использовать его для бомбардировок Америки. Построить подобную машину очень желательно, однако для производства ее пока еще не созданы технические предпосылки...»

Наверстать в ходе войны то, что при соответствующей доктрине могло быть создано еще в мирное время, оказывалось невозможным.

3. Преследуя ту же цель, командование подводных сил стремилось оснастить лодки более эффективным оружием для защиты от эсминцев. Пока не имелось надежных радиолокационных средств, эсминец еще не представлял большой опасности для подводной лодки, идущей в надводном положении. В большинстве случаев лодка успевала обнаружить эсминец раньше, чем он ее, и потому могла свободно осуществить необходимый маневр. Но теперь угроза внезапного нападения эсминцев ночью и в плохую погоду значительно возросла. В связи с этим было особенно желательно получить возможность уничтожать эсминцы противника, как только они появятся на видимости подводной лодки.

Торпедная атака эсминца, не подставляющего своего борта, при стрельбе обычными торпедами очень редко приводила к успеху. Наилучшим средством в подобных случаях могла быть только акустическая торпеда (вскоре поступившая в наше распоряжение), которая автоматически наводилась на цель по шуму винтов корабля и потому поражала его даже при неудобном для атаки положении цели (очень острый курсовой угол). В этой связи необходимо было ускорить производство акустических торпед.

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 3 сентября 1942 года.

Вспомнили мы и о возможности уничтожать противолодочные корабли противника ракетами, для чего был разработан соответствующий метод.

4. В ходе «генерального наступления», предпринятого командованием подводных сил с целью улучшить вооружение подводных лодок, вновь встал вопрос о боевых качествах обычной торпеды. В моем докладе от 24 июня 1942 года по этому поводу говорилось следующее:

«Два с половиной года, истекшие с начала войны, показывают, что, несмотря на напряженнейшую работу по усовершенствованию прибора глубины[1] и взрывателя, они все еще находятся на уровне ниже 1918 года. Многочисленные случаи, когда для потопления обычного грузового судна приходилось выпускать несколько торпед, говорили также о том, что поражающее действие торпеды с ударным взрывателем было явно недостаточным...»

В период с января по июнь 1942 года 404 потопленных судна противника потребовали 816 прямых попаданий. Резкого увеличения числа уничтоженных судов можно было достигнуть путем применения неконтактного взрывателя, позволяющего поражать судно одной торпедой с гораздо большей степенью вероятности. Оснащение торпед неконтактными взрывателями означало бы примерно то же самое, что и увеличение торпедного запаса лодки вдвое.

Командование подводных сил надеялось, что намеченное совершенствование оружия подводных лодок оправдает себя. Новый поисковый радиолокационный приемник «Fu. M. B.», установленный на лодках, уже убеждал в том, что условия, в которых лодкам приходилось вести бой, постепенно улучшались. Число потопленных в 1942 году судов противника было не меньшим, чем раньше, а потери лодок пока не возрастали. К тому же число действующих лодок увеличивалось. Настоящее было сносным, а ближайшее будущее казалось полным надежд. Эти обстоятельства придавали мне уверенность, хотя перспективы подводной войны вызывали в общем некоторую тревогу.

---

[1] Гидростатический аппарат, управляющий движением торпед по глубине. – *Прим. ред.*

16. ПЯТАЯ ФАЗА БИТВЫ ЗА АТЛАНТИКУ

(Октябрь – декабрь 1942 года)

Расширение масштабов борьбы с конвоями и действия лодок в удаленных районах

С октября 1942 года против конвоев в Северной Атлантике постоянно действовали две группы подводных лодок: одну развернули в завесу в западной части Атлантики, а другую – в восточной части океана.

Восточная группа должна была атаковать конвои, шедшие на запад, западная – шедшие на восток.

С моего командного пункта лодкам давалась подробная информация о целях; на основе расчетов они получали указания в отношении предполагаемых точек встречи с конвоями. Развертывание подводных лодок в завесы осуществлялось после проверки всех данных о месте и курсе данного конвоя. Как правило, завеса развертывалась на предполагаемом курсе конвоя с расчетом на сближение с ним в дневное время. Опасность того, что корабли и суда конвоя будут незамечены лодками, днем была меньше, чем ночью. Если до конца рассчитанных суток встречи конвой не появлялся, лодки ночью переразвертывались, перемещая свои позиции по курсу движения конвоя. При этом лодки совершали переходы ночью, стараясь сохранить ту же скорость хода, с которой шел конвой. С рассветом вся группа вновь начинала движение навстречу конвою. Это давало лодкам возможность полнее использовать данный район для атак конвоя. Систематически поступавшие на лодки данные радиоразведки, а также не в последнюю очередь особое, «шестое чувство» офицеров штаба, угадывавших малейшие изменения курса конвоев и вероятные противолодочные мероприятия противника, часто вызывали необходимость переразвертывания лодок в новые районы и создания новых групп подводных лодок.

В первые дни октября из-за жестоких штормов сорвались две операции против конвоев. Поэтому мы возлагали большие надежды на то, что группе из десяти подводных лодок, развернутой к востоку от Ньюфаундленда, удастся перехватить направлявшийся в Англию конвой «SC-104», встретить который предполагалось 11 октября. Однако только 12 октября коман-

дование подводных сил получило от одной из лодок, находившейся на крайнем правом фланге группы, радиограмму о том, что накануне, во второй половине дня, она заметила сторожевой корабль противника. Из-за помех эту радиограмму приняли и расшифровали с опозданием на целых 12 часов.

Предполагали, что этот сторожевой корабль принадлежал к охранению конвоя, и потому, несмотря на запоздалое донесение, группе подводных лодок приказано было идти полным ходом на северо-восток. Если бы это предположение оказалось необоснованным, я должен был бы, как говорят подводники, «гоняться за бабочками», а между тем конвой мог бы спокойно «проскочить» где-нибудь на юго-западе. Это привело бы к срыву новой операции. В таком случае подводные лодки попросту зря израсходовали бы свой запас топлива и потеряли бы массу драгоценного времени.

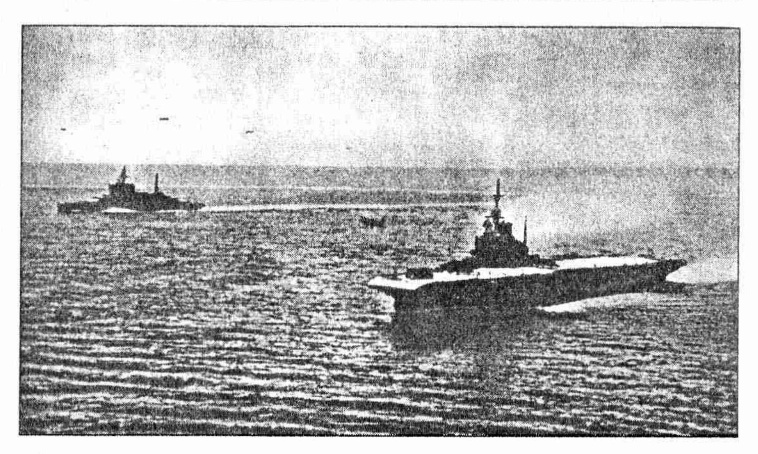
12 октября одной из лодок вновь удалось обнаружить встречавшийся уже сторожевой корабль. Лодка начала преследование и в результате сблизилась с конвоем.

Между тем шторм утих, хотя море все еще оставалось неспокойным. Но подводным лодкам это оказалось даже выгодным, так как обнаружить их благодаря этому было нелегко. Блестяще проведя несколько атак, подводная лодка U-221 за две первые ночи потопила семь судов противника, в том числе – танкер «Саутерн Экспресс» (12 390 рег.-бр. тонн). Остальным лодкам удалось потопить всего лишь одно судно из состава конвоя. Такие результаты, конечно, нельзя было считать удовлетворительными.

Начиная с 14 октября 1942 года охранение конвоя настолько усилилось, что командиры подводных лодок сочли невозможным проникнуть внутрь кольца охранения при тихой погоде.

И в последующие дни борьбы с этим конвоем подводные лодки добивались лишь незначительных успехов, то теряя, то вновь находя свои цели.

24 октября одну из групп лодок развернули юго-восточнее Гренландии. Здесь она должна была встретить конвой, шедший на запад. 25 октября командование подводных сил получило расшифрованную английскую радиограмму, в которой сообщалось место этого конвоя на 22 октября (500 миль к западу от Норт-Чаннела, курс 240°). 24 октября шедшая в том же направлении лодка U-606 заметила прямо по курсу верхушки мачт эсминца, курс которого, однако, был несколько больше 240°. Группе немедленно приказали идти полным ходом на северо-



Английские корабли – авианосец «Илластриес» и линкор «Уорспайт» в боевом походе

запад, так как предполагалось, что обнаруженный эсминец принадлежит ожидаемому конвою. Но последний так и не появился. Вместо него 26 октября в центре завесы оказался направлявшийся в Англию конвой «НХ-212».

Все это показывает, насколько неточными были исходные данные, на основе которых планировались операции подводных лодок, и какую роль в ведении войны на обширных морских просторах играл случай.

Нам оставалось только сомкнуть оба фланга завесы подводных лодок вокруг находившегося в центре конвоя противника. Море было неспокойным, и это мешало противнику обнаружить лодки. Используя создавшиеся условия, лодки в ночь на 29 октября сблизились с конвоем и начали атаки, в ходе которых шесть судов противника общим тоннажем 51 996 рег.-бр. тонн были уничтожены и одно грузоподъемностью 7350 рег.-бр. тонн – повреждено. Среди потопленных судов оказался крупный танкер (16 699 тонн) «Космос-2».

30 октября подводная лодка, направлявшаяся в американские воды, обнаружила южнее Ньюфаундленда, почти у самого берега, шедший в Англию конвой «SC-107».

Счастливый случай привел к тому, что наряду с этим удалось перехватить и расшифровать английскую радиограмму, в которой содержались данные о маршруте этого конвоя.

У группы подводных лодок «Фиалка», которую развернули в арктическом районе между Ньюфаундлендом и Гренландией, кончался запас топлива; поэтому было тем более необходимо ускорить сближение лодок с конвоем. Командование подводных сил поставило на карту все. Группу «Фиалка», подтянутую вплотную к границе полосы тумана у Большой Ньюфаундлендской банки, развернули в узкую и «неглубокую» завесу на ставшем теперь известным маршруте конвоя в надежде, что тот не изменит его.

Если бы эта надежда не оправдалась, операция, вероятно, была бы сорвана. Однако я верил в то, что командир английского конвоя предпочтет миновать Большую Ньюфаундлендскую банку без существенных изменений курса.

Конвой действительно вошел в центр завесы подводных лодок группы. Правда, вскоре он изменил курс, но шесть лодок уже установили с ним контакт, и оторваться от них он не мог. В последовавших за этим атаках, продолжавшихся две ночи, из состава конвоя «SC-107» было потоплено 15 судов общим тоннажем 87 818 рег.-бр. тонн. Мы потеряли U-520 и U-132. По данным англичан, обе лодки уничтожены самолетами охранения конвоя. Мы же тогда считали, что U-132 погибла, получив повреждения при взрыве атакованного ею ночью транспорта с боеприпасами.

Во время действий группы «Фиалка» вблизи Большой Ньюфаундлендской банки группа «Штрейтакст», следуя в широкой завесе в район Фритауна, встретила к западу от Канарских островов конвой «SL-125». Он направлялся в Англию. В многодневной схватке и в процессе преследования конвоя подводные лодки потопили из его состава 13 судов общим тоннажем 85 686 рег.-бр. тонн. Однако этот успех совершенно неожиданно был омрачен.

«Несчастье, постигшее этот конвой, внезапно оказалось для союзников истинным счастьем в другом отношении. В то самое время, когда немецкие подводные лодки стали атаковать конвой «SL-125», неподалеку отсюда началась проводка первых военных конвоев союзников, направлявшихся в Северную Африку. Если бы противник не был так занят борьбой с «SL-125», он обнаружил бы в соседних районах интенсивное движение войсковых транспортов и транспортов снабжения, напал бы на них или, по крайней мере, установил бы, какова их цель и что они перевозят. Таким образом, десантные войска союзников могли лишиться воз-

можности использовать важный для них фактор внезапности»[1].

Высадка союзников в Северной Африке оказалась для держав оси неожиданной.

Какова же предыстория этой десантной операции и почему вовремя мы не разгадали ее?

Еще перед вступлением в войну США провели совместно с Англией ряд совещаний, в ходе которых было решено, что в случае участия Америки в войне основные усилия союзников сосредоточатся в Европе[2]. В декабре 1941 года западные союзники вновь подтвердили свой план – сначала разгромить Германию и Италию, а затем уже сообща выступить против Японии. Для этого необходимо было с помощью американских сил вторжения создать в Европе второй фронт. Американский план открытия второго фронта в Европе предусматривал вначале использовать в качестве плацдарма территорию Англии. Однако более тщательный анализ обстановки показал, что провести подобную операцию до 1944 года невозможно[3]. В то же время западным союзникам надо было что-то предпринять еще в 1942 году, ибо они начали опасаться, что в противном случае русские не смогут одни долго противостоять натиску немцев. В результате западные союзники приняли в июле 1942 года решение высадиться в Северной Африке. Они полагали, что смогут быстро овладеть всей Северной Африкой и, таким образом, положить конец нажиму немцев и итальянцев на страны Ближнего и Среднего Востока. Союзники рассчитывали на то, что это окончательно обеспечит их господство в районе Средиземноморья, вследствие чего Испания и французские колонии в Африке определенно займут нейтральную позицию. Овладев Северной Африкой, можно было затем определить, в каком направлении следовало развивать стратегическое наступление на Европу.

Планы высадки в Северной Африке держались западными союзниками в строжайшей тайне и осуществлялись весьма скрытно.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 213.

[2] Это заявление Деница является новым свидетельством того, что США и Англия преднамеренно затягивали открытие в Европе второго фронта. Приняв решение направить основные усилия на разгром Германии еще до вступления США в войну, американские и английские войска высадились в Нормандии, как известно, только лишь в 1944 году. – *Прим. ред.*

[3] Правильнее сказать, невыгодно по политическим соображениям. – *Прим. ред.*

Как же относилось руководство Германии после вступления в войну Соединенных Штатов к вопросу о втором фронте? Эта проблема с некоторых пор стала предметом постоянных размышлений. Угрозу с запада району, контролируемому державами оси, и особенно Франции и Норвегии, несколько ослабляло строительство береговых укреплений и усиление войск, оккупировавших эти страны. Однако германское руководство продолжало сильно волноваться, полагая, что США могут высадиться в Испании. Не менее вероятной представлялась нам и высадка американских войск в Дакаре с целью оккупации Западной Африки.

Эти догадки и предположения подкреплялись всевозможными сообщениями, которые исходили от противника и были рассчитаны на то, чтобы ввести немцев в заблуждение. В то же время Германия не имела никаких конкретных сведений об огромных масштабах истинных приготовлений союзников к планируемому ими вторжению в Северную Африку и ничего не знала ни о стягивании противником колоссального числа торговых судов, необходимых для осуществления крупной десантной операции, ни о погрузке на эти суда войск и военных материалов. Аппарат германской разведки и контрразведки во главе с адмиралом Канарисом подвел нас на этот раз самым непростительным образом. Кстати, следует заметить, что командованию подводных сил флота Канарис не дал за всю войну ни одной полезной сводки о противнике.

В ходе войны штаб руководства войной на море сам довольно удачно оценивал общую стратегическую обстановку. Его отношение к вопросу о возможности вторжения союзников в Европу выражено в оперативной сводке, составленной 20 октября 1942 года, то есть за несколько недель до высадки англо-американцев в Северной Африке. Штаб руководства войной на море полагал тогда, что для открытия второго фронта в Европе западные союзники не имели еще достаточного военного потенциала. В этой же сводке рассматривались и некоторые действия союзников против французских колоний в Северной и Западной Африке. Отмечалось, что с начала октября 1942 года число английских военных кораблей и торговых судов в Гибралтаре увеличилось. Штаб руководства войной на море воспринял это как подготовку к проводке конвоя на Мальту. Замеченные нами подготовительные мероприятия союзников казались слишком незначительными, чтобы думать о готовящейся высадке противника в Северной Африке. К тому же некоторые участки по-

бережья французских колониальных владений в Северной Африке были укреплены и оборонялись войсками вишистского правительства Франции.

Штаб руководства войной на море рассчитывал, что эти войска окажут сопротивление вторгающимся силам США и Англии, тем более что после действий Англии в Оране и Дакаре во французском военно-морском флоте по отношению к Англии наблюдались явно враждебные настроения[1].

Нападение на французские колонии, рассуждали мы, приведет западных союзников к окончательному разрыву с Францией и дальнейшему сближению вишистского правительства с Германией.

По этой причине штаб руководства войной на море, основываясь на самостоятельной оценке обстановки, намеревался заинтересовать верховное главнокомандование организацией более широкого взаимодействия с французским военно-морским флотом и тем самым улучшить отношения между Германией и Францией. Штаб не верил в возможность высадки англо-американцев в Северной Африке. Считалось, что «если противник не может сейчас или в ближайшем будущем использовать крупные сухопутные, морские и воздушные силы и обеспечить их переброску или если он не желает окончательного перехода Франции на сторону оси, то он попытается в первую очередь разгромить немецко-итальянский танковый корпус в Африке, вытеснить державы оси из Северной Африки и продвинуться до границы Туниса, чтобы создать такую стратегическую обстановку, которая сделает невозможным переход Франции в лагерь держав оси. Заняв этот новый исходный район, противник организует затем наступление на самое слабое место в позициях оси – на Италию».

Считался более возможным захват противником Дакара, хотя вероятные политические последствия такой акции, еще теснее сближавшей правительство Виши с Германией, говорили против ее осуществления.

В этой оценке обстановки чувствовалась вполне понятная с нашей стороны неуверенность в отношении района высадки противника. В ней определенно подчеркивалось преимущество морской державы, которая при наличии огромного торгового флота может атаковать растянутое побережье континенталь-

---

[1] В начале июля 1940 года английские корабли обстреляли находившиеся в Оране и Дакаре французские суда.

ной державы там, где это ей удобнее. В результате инициатива находится в руках морской державы. Сухопутная держава в известной мере сможет ослабить угрозу высадки десантов противника с моря только в том случае, если она сумеет организовать защиту всего побережья от нападения противника. Но для этого ей не хватит ни сил, ни средств. Следовательно, она постоянно будет подвергаться риску вести только ответные действия, да и то запаздывая всякий раз с их началом.

Поэтому при развертывании своих сил накануне вторжения союзников в Северную Африку штаб руководства войной на море не мог действовать иначе. В случае высадки войск противника в Северной или Западной Африке единственной боевой силой в руках штаба оказывались подводные лодки. При самом благоприятном стечении обстоятельств они могли лишь затруднить противнику вторжение, но никоим образом не сорвать его. Из-за отсутствия конкретных разведывательных данных о месте и времени планируемой противником десантной операции, а также слишком большого количества удобных для высадки районов на побережье большой протяженности заранее стянуть в один район все подводные силы флота было невозможно. Единственным следствием этого явилось бы существенное ослабление усилий, которые мы прилагали к борьбе с торговым флотом противника.

Ничего лучшего нельзя было и придумать для противника, чьи силы охранения и торговый флот были предельно заняты решением задач, связанных с десантной операцией.

При заблаговременном сосредоточении сил подводного флота постоянно существовала бы опасность, что в результате дезинформации противника лодки могли быть развернуты не в том месте и не в то время. В обоих случаях противник получал преимущество, так как к началу десантной операции лодки оказывались бы уже небоеспособными и нуждались бы в пополнении запасов топлива, воды, боеприпасов и прочего.

Поэтому правильно поступил штаб руководства войной на море, не разрешив в период, предшествовавший десантной операции, высылать подводные лодки для противодействия готовившемуся вторжению. Лишь 4 ноября 1942 года штаб руководства отдал командованию подводных сил приказ направить в Средиземное море шесть лодок взамен потерянных здесь с января 1942 года.

8 ноября 1942 года в 06.30 мне сообщили, что на марокканском побережье США начали высадку десантов. В тот

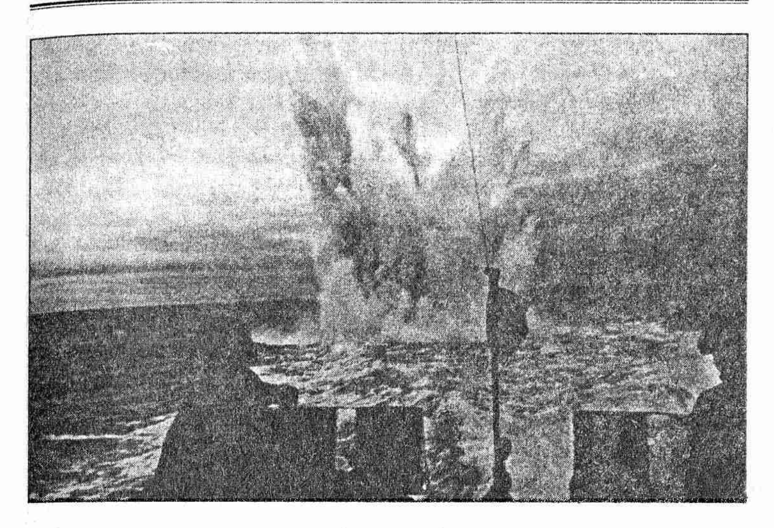
же час к берегам Марокко были направлены все лодки, действовавшие между Бискайским заливом и островами Зеленого Мыса и располагавшие достаточным запасом топлива. В район Гибралтара переразвернули также подводные лодки, действовавшие в Северной Атлантике. Сложившуюся обстановку 8 ноября я охарактеризовал следующим образом:

«...Речь идет о высадке на алжирском и марокканском побережьях исключительно крупных сил вторжения. В целях обеспечения этой операции противнику требуется непрерывное и усиленное питание десанта. Наши лодки не в состоянии помешать осуществлению начальных этапов десантной операции, поскольку первые из них прибудут в указанный район в лучшем случае 9 или 11 ноября. Однако, направив сюда лодки, мы все равно не сможем серьезно помешать выгрузке войск и их снабжению, особенно в Средиземном море. А в дальнейшем выгрузка и снабжение примут огромные масштабы. Предпосылки к успеху довольно незначительны... Каждая атака в условиях характерного для этих мест мелководья сопряжена с большим риском. И тем не менее необходимость разгрома противника на его коммуникациях снабжения требует безоговорочного использования подводных лодок...»

Как и ожидалось, подводные лодки, вышедшие 11 ноября в район высадки десанта к берегам Марокко, встретили здесь сильное сопротивление. Транспорты противника, производившие выгрузку войск, охранялись сторожевыми кораблями и эсминцами. Безопасность судов обеспечивалась также наземными и корабельными радиолокационными установками. В воздухе постоянно находилось большое число самолетов ПЛО.

Недостаточная глубина, едва достигавшая 100 метров в 20–30 милях от берега, создавала особо неблагоприятные условия для действий подводных лодок. С большим риском U-173 первой прорвала на рейде у Федалы завесу охранения американских транспортов и добилась трех попаданий. Результаты стрельбы не были точно зафиксированы лодкой, поскольку она тут же подверглась преследованию. По американским данным, эта лодка повредила торпедами один транспорт, один танкер и эсминец «Гэмблтон».

В тот же день к марокканскому берегу подошла подводная лодка U-150. Но даже ночью ей не удалось прорваться на рейд в надводном положении из-за наличия здесь у противника радиолокаторов. На следующий день командир U-150 вторично попытался проникнуть на рейд с северо-востока, используя мелково-



Катер-охотник атакует глубинными бомбами немецкую подводную лодку. СССР, Северный флот. 1941 г.

дье у самого берега. Действия U-150 12 ноября описаны командиром лодки в «Журнале боевых действий корабля»:

«...12 ноября. 13.21. Находимся в 20 милях от Федалы. Лодка снялась с грунта. Намереваюсь подойти к 30-метровой изобате, затем двигаться вдоль берега к рейду Федалы и там начать атаки. Сторожевое охранение противника вряд ли станет вести поиск подводных лодок так близко от берега.

14.40. Ненадолго ложимся на грунт на глубине 23 метра...

16.00. Установил, что на рейде стоит около 20 судов и кораблей; среди них – авианосец, он находится дальше к югу. Вплотную у берега – крейсер с мачтой-треногой и два танкера. Остальная группа состоит из крупных транспортов и грузовых пароходов. Неподалеку от берега рядом с кораблями видно несколько сторожевиков. Море совершенно спокойно, и потому мы вынуждены двигаться с большой осторожностью, лишь изредка позволяя себе поднять перископ. Выбираю суда, которые находятся поближе к лодке...

18.28–18.33. Выпускаю одну за другой четыре торпеды из носовых аппаратов; резко разворачиваю лодку и выстреливаю еще одну торпеду из шестого кормового аппарата; пятый аппарат неисправен. Наблюдаю взрывы трех крупных пароходов

нового типа; над ними поднимается черный столб дыма. (Позднее в США объявили, что в результате атаки были потоплены три войсковых транспорта корпуса морской пехоты – «Эдвард Рутледж», «Хью Л. Скотт» и танкер «Блисс».) Противник, конечно, может предположить, что я постараюсь уйти на запад или на северо-запад, чтобы добраться до больших глубин. Поэтому я снова приближаюсь к берегу и вначале иду вдоль 25-метровой изобаты в северо-восточном направлении, не встречая никаких трудностей».

Подводные лодки, прибывшие сюда позднее, оказались в еще более трудном положении. При попытке прорваться на рейд Касабланки U-509 серьезно пострадала от мины, взорвавшейся у нее под кормой, и вынуждена была возвратиться в базу. Остальные лодки не обнаружили на рейдах у мест высадки десантов ни одного судна. Это объяснялось тем, что американцы успели расчистить и подготовить к приемке судов расположенные на побережье порты, через которые и шло снабжение.

Из тех лодок, которые вышли в район Гибралтара, шесть были направлены на Средиземное море, а остальные развернуты на позициях к западу от Гибралтарского пролива. Здесь в ночь на 13 ноября с подводной лодкой U-515 произошло следующее:

«...19.15. Иду в надводном положении. Обнаружен отряд крейсеров: два крейсера типа «Бирмингем» и «Фробишер» под эскортом трех эсминцев класса «К». Отряд идет курсом на восток со скоростью 15 узлов. В течение пяти часов двигаемся полным ходом, пытаясь обогнать отряд. Несколько раз лодку оттесняли эсминцы, ведущие время от времени радиолокационный поиск.

00.15. Подхожу к крейсеру типа «Бирмингем», идущему концевым. Даю залп веером. Из четырех торпед две выскакивают на поверхность и начинают циркуляцию. Только одна торпеда, пройдя дистанцию до цели за 70 секунд, взрывается в районе машинного отделения. Корабль теряет ход и постепенно останавливается. Эсминцы не отходят от крейсера. Второй крейсер полным ходом уходит в восточном направлении.

Через час прорываем завесу охранения. В 01.28 и 01.48 выстреливаем еще две торпеды. Первая взрывается у центральной части корабля, несколько ближе к корме, вторая – в 40 метрах от кормы. Крейсер получил большой крен на правый борт. В 02.01 атакую эсминец, идущий параллельным курсом, и добиваюсь попадания в кормовую часть. Раздается сильный взрыв.

В небо поднимается высокий и широкий столб воды. Одновременно под кормой слышу разрыв глубинной бомбы.

02.06. Отмечены еще два попадания в крейсер. Эсминец обстреливает лодку осветительными снарядами. У меня поврежден вертикальный руль; короткое замыкание в сети. Погружаюсь и на глубине 120–160 метров слышу взрывы глубинных бомб. Очевидно, бомбы сбрасывают сериями.

04.30. Всплываю. Подхожу к сильно осевшему крейсеру. Его буксирует кормой вперед пришвартовавшийся к нему эсминец. Крейсер и эсминец открывают по лодке огонь. Снова тревога. На нас обрушивается ураган глубинных бомб.

06.13. Снова всплытие. Подходим к крейсеру. Эсминец снова обстреливает лодку. В 06.50 даю залп из двух торпед из 1-го и 2-го аппаратов с некоторым упреждением по цели. Слышится взрыв. Снова уходим на глубину, и опять – глубинные бомбы и характерные щелчки гидролокатора. Прибор Больде[1] оправдывает себя.

Весь следующий день слышу разрывы глубинных бомб. Вероятно, их – сотни. Всплываю на перископную глубину. Вижу самолеты и катера – морские охотники противника...» В действительности U-515 потопила не крейсер, а плавучую ремонтную мастерскую английского флота «Гекла»; эсминец «Марн» был поврежден.

Тем временем число подводных лодок западнее Гибралтара увеличилось. Они были развернуты теперь в шахматном порядке перед входом в пролив. Как и в декабре 1941 года, только днем лодки должны были оставаться в подводном положении. Но после того как противник начал применять радиолокацию, подводные лодки даже ночью имели ограниченную возможность находиться в надводном положении.

Ночью 4 ноября U-155, направлявшаяся на назначенную ей позицию, западнее Гибралтара встретила группу транспортов. Случайно лодка оказалась внутри завесы охранения из эсминцев. Неожиданно рядом с лодкой вспыхнули прожекторы, затем послышались разрывы глубинных бомб. По-видимому, эсминцы обнаружили какую-то другую лодку. Однако транспорты

---

[1] Речь идет об имитационном патроне – средстве гидроакустической маскировки подводных лодок от обнаружения гидролокационными станциями поисковых кораблей. При попадании имитационного патрона в морскую воду образуется устойчивое газовое облако, отражающее сигналы (импульсы) гидролокационных станций. Благодаря этому противник вводился в заблуждение относительно действительного места подводной лодки. – *Прим. ред.*

11 Зак. 506

в это время развернулись таким образом, что U-155 пришлось атаковать их с большого расстояния.

Выстрелив торпеды, лодка сразу же погрузилась: с ней сближались эсминцы. И только когда лодка достигла глубины, слышны были три взрыва торпед.

U-155 потопила эскортный авианосец «Эвенджер» и войсковой транспорт «Эттрич» грузоподъемностью 11 272 рег.-бр. тонн и повредила еще один транспорт.

Слухи о потоплении «Эвенджера» ходили еще во время вторжения противника в Северную Африку, однако точно об этом стало известно только после войны. Это – пример того, в какой строгой тайне держали союзники свои потери.

Еще одна подводная лодка – U-413 на подходе к Гибралтару потопила крупное и довольно ценное судно противника «Уорвик-Касл» грузоподъемностью 20 107 рег.-бр. тонн, следовавшее в составе конвоя.

Выслав лодки к Гибралтарскому проливу, мы столкнулись здесь с теми же трудностями, что и в 1941 году. В этом районе встречалось много конвоев, но они шли под таким сильным охранением кораблей и самолетов, что лодки не могли атаковать их. Более того, противник постоянно вынуждал лодки уходить на глубину, и целыми сутками они почти не имели возможности всплыть на поверхность для зарядки аккумуляторов. При попытке сорвать планы вторжения путем уничтожения транспортных средств противника к западу от Гибралтара мы потеряли подводные лодки U-98 и U-173; четыре лодки получили настолько тяжелые повреждения, что им пришлось возвратиться в базы.

Лодки, действовавшие у Гибралтара, я перевел дальше на запад, в воды, менее сильно охраняемые противником, хотя в результате намного увеличились размеры района, который лодки должны были просматривать.

В западном секторе этого района одна из наших подводных лодок потопила два судна противника из состава конвоя, который шел к Гибралтару. Другие лодки, чьи позиции находились на пути следования конвоя, не могли атаковать его. Кораблям охранения конвоя вовремя удалось заставить подводные лодки уйти на глубину и тем самым лишить их возможности сблизиться с конвоем. В усиленно охраняемых прибрежных районах, каким являлся район Гибралтара, лодки старого типа, имевшие малую подводную скорость хода и нуждавшиеся в частном всплытии для зарядки аккумуляторов,

оказались поставленными перед такими задачами, выполнить которые они были не в состоянии.

Как и в сентябре 1941 года, меня волновала теперь судьба наших лодок у Гибралтара. Не добившись никаких успехов, они могли быть уничтожены, а тем временем в других районах Атлантики они имели бы большие шансы на уничтожение судов противника. В остальных районах океана для действий подводных лодок сложились поистине благоприятные условия, так как десантная операция, проводимая союзниками в Африке, потребовала сосредоточения у ее берегов больших сил охранения. Я был уверен, что дальнейшее пребывание лодок у Гибралтара не оправдывает себя, и не соглашался со штабом руководства войной на море, который утверждал, что большое снижение числа судов, уничтожавшихся подводными лодками в остальной части Атлантики, «в военном отношении не имеет того значения, какое приобретает борьба на коммуникациях, которые ведут в Средиземное море, с транспортными средствами противника, осуществляющими питание десантов».

Получив 16 ноября приказ[1] компенсировать большие потери средиземноморской группы подводных лодок посылкой туда новых лодок, предназначавшихся для действий в Атлантике, а также оставить на неопределенный срок 20 лодок в районе к западу от Гибралтара и берегов Марокко, я представил 18 ноября штабу руководства следующие соображения:

«Командующий подводными силами рассматривает дальнейшее использование лодок против транспортных средств противника, доставляющих войска и предметы снабжения в Африку, как сопряженное с чересчур большими потерями и дающее очень мало надежд на успех. Этот возможный успех не идет ни в какое сравнение с относительно высокими результатами, достигнутыми в начальный период десантной операции противника, то есть в особых условиях. Он не будет иметь решающего значения для срыва планов противника.

Использование подводных лодок у берегов Африки, однако, решительным образом ослабит возможности подводного флота в борьбе против торгового судоходства противника в остальной части Атлантики, а командование подводных сил, как и прежде, считает это своей основной задачей. Борьба с торговым флотом противника как раз и является тем вкладом подводных лодок в общее дело, который, может быть, решит исход войны на море.

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 18 ноября 1942 года.

Противник знает это. Он уже сейчас главное внимание обращает на битву в Атлантике, опасаясь уменьшения здесь своих сил из-за успешных действий подводных лодок.

Командование подводных сил уверено, что исключительно большие потери противника в судах на Атлантическом океане за последнее время связаны с десантной операцией в Африке. Если же теперь в связи с переразвертыванием лодок в район Гибралтара и на Средиземное море число потопленных судов противника в Атлантике уменьшится, это будет ему только на руку. А в будущем это должно привести не к ослаблению, а к усилению противника.

По мнению командующего подводными силами, сейчас предстоит решить вопрос, имеющий самые далеко идущие последствия. И мы твердо убеждены, что основные усилия в подводной войне следует сосредоточить на Атлантическом океане, что для этого надо использовать все имеющиеся возможности, что, уничтожая торговые суда противника, наши лодки вносят крупный вклад в военные усилия, и отход от этого принципа отрицательно скажется на ведении войны.

По этим причинам командующий подводными силами просит пересмотреть отданные ранее приказы»[1].

Однако штаб руководства войной на море лишь частично поддержал меня.

«Подводные лодки, – ответили из штаба, – в связи с нехваткой других сил являются единственным в этой войне средством, позволяющим помешать противнику».

Штаб отклонил мою просьбу о выводе лодок из района западнее Гибралтара, но 23 ноября согласился сократить число остающихся там лодок до 12: остальные четыре лодки должны были направиться на Средиземное море.

Я же хотел и эти 12 лодок вывести из столь опасного района перед Гибралтарским проливом и потому предложил штабу руководства войной на море попытаться прервать с помощью этих лодок американские коммуникации, проходившие к западу от Азорских островов.

«...Если здесь не удастся обнаружить ни одного конвоя противника, операцию можно будет считать неудавшейся. Но коль скоро лодки сумеют перехватить хотя бы один конвой, это приведет к успеху гораздо большему, чем все достигнутое до сих пор...»[2]

---

[1] Сов. секретный документ командующего подводными силами № 508 от 18 ноября 1942 года.

[2] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 25 ноября 1942 года.

Штаб руководства согласился, и эти 12 лодок я направил на запад к 40° западной долготы. 6 декабря 1942 года в этом районе были потоплены четыре судна, следовавшие курсом на Гибралтар. Среди них оказался транспорт «Керамик» с войсками на борту. Однако конвоев, шедших к Гибралтару, обнаружить не удалось. Они пересекали Атлантику гораздо южнее, куда подводные лодки нельзя было послать из-за нехватки топлива.

23 декабря, когда лодки этой группы почти израсходовали весь запас топлива и вынуждены были возвратиться, штаб руководства войной на море отменил, наконец, свое распоряжение о посылке лодок на Средиземное море для борьбы с судами, перевозившими и снабжавшими войска союзников в Африке.

8 ноября с началом высадки союзников в Марокко я направил туда все действовавшие в Атлантике лодки, за исключением лодок, которые имели недостаточный запас топлива и находились в Северной Атлантике. Запасов этих последних все равно не хватило бы больше, чем на одну операцию, и достигнуть Гибралтара они не могли. Поэтому их не отзывали и они были сведены там в одну группу, которая весьма успешно атаковала конвой «ONS-144». Не потеряв ни одной лодки, группа потопила пять судов противника общим тоннажем 25 396 рег.-бр. тонн и сторожевой корабль «Монбретия». В результате у лодок группы осталось так мало горючего, что его не хватило бы даже для одного многодневного боя с конвоем. По этой причине группу расформировали. Одиночные лодки, входившие в состав этой группы, вскоре потопили восточнее Ньюфаундленда еще несколько судов противника.

Эти лодки – мое единственное средство ведения войны – я продержал в Северной Атлантике до тех пор, пока у них окончательно не иссякли все запасы. На донесения отдельных командиров лодок этой группы, полученные еще до нападения на конвой «ONS-144», о том, что у них остались весьма скудные запасы топлива и провианта, я неизменно отвечал: «Командующий никого не оставит голодным».

Но, как часто случается в жизни, судьба очень скоро заставила меня пожалеть о том, что я дал такое хвастливое обещание. После того как лодки израсходовали все свои торпеды, им было приказано к 21 ноября 1942 года прибыть в точку, лежащую в 500 милях к северо-западу от Азорских островов. Там их ожидал подводный танкер U-460.

Эта же точка встречи была назначена и лодкам, возвращавшимся от берегов Америки, поэтому в назначенный день



Торпедный катер. СССР, Черноморский флот. 1943 г.

около «дойной коровы» собралось девять подводных лодок, нуждавшихся в пополнении запасов и приеме топлива. Внезапно погода резко и надолго ухудшилась, ни о каком приеме топлива нечего было и думать. Некоторые лодки, еще имевшие топливо, дрейфовали в бурном море, испытывая сильную качку. Многим пришлось выключить освещение и электроприборы, отказаться от горячей пищи. Не было топлива даже для зарядки аккумуляторов.

Если бы противник обнаружил эти беспомощные лодки, они наверняка не ушли бы от преследования. Ко всему прочему, их разбросало в разные стороны, и для того, чтобы вновь собраться, требовалось установить радиосвязь. А это создавало дополнительную угрозу обнаружения. Когда же через несколько дней погода улучшилась, прием топлива и провианта был осуществлен очень быстро. Все лодки могли теперь следовать к своим бискайским базам, и все они благополучно пришли туда. Я получил новый урок: максимально используя запас хода подводной лодки, не следует, однако, переступать определенной границы.

С первых дней появления на флоте – с апреля 1942 года – подводные танкеры начали выполнять задачи, имевшие большое оперативное значение. Использование их привело к тому, что наши опорные пункты Бискайского залива «выдвинулись»

на 1000–2000 миль на запад. Само собой разумеется, что противник вскоре узнал об этом новом способе снабжения наших боевых подводных лодок и с тех пор стремился обнаружить и уничтожить эти танкеры в момент передачи ими топлива лодкам. Поэтому командование подводных сил выбирало пункты снабжения очень тщательно, отыскивая для них самые «укромные уголки» в обширных просторах Атлантики, где вероятность появления каких-либо судов почти исключалась. До описываемой мною поры с выбором точек рандеву нам везло.

После того как 23 ноября штаб руководства войной на море сократил группу лодок, развернутую западнее Гибралтара, до 12, командование подводных сил получило возможность снова направить лодки, базировавшиеся в Бискайском заливе, для борьбы с конвоями противника в Северной Атлантике. С их помощью мы хотели перехватить направлявшийся в Англию конвой, который 4 декабря должен был достигнуть 45° западной долготы. С этой целью их развернули здесь в завесу.

Подводная лодка U-524, входившая в состав группы, имела на борту особый радиоприемник для подслушивания переговоров противника. 4 декабря в 18.00 удалось перехватить радиопереговоры англичан, но, поскольку приемник не позволял установить дальность принимаемых сигналов, мы не могли определить, велись ли эти переговоры другим, более удаленным от лодок конвоем или тем, который мы ожидали.

Командование подводных сил предположило последнее. Группе приказали полным ходом следовать на северо-восток. И через день лодки действительно обнаружили конвой.

Развернутую несколько восточнее первой вторую группу лодок также нацелили на этот конвой. В результате на его курс вышли в общей сложности 22 подводные лодки.

Первую ночь все мы с большим напряжением ждали результатов удара по конвою. Шли часы. Я начал волноваться. Беспокойство усилилось, когда в течение короткого промежутка времени нам удалось перехватить 11 английских радиограмм, переданных самолетами, прикрывавшими конвой. В них сообщалось об обнаружении и атаке немецких подводных лодок. Казалось, что ночью самолеты, прикрывавшие конвой, так же боеспособны, как и днем.

Мои опасения подтвердились. Именно из-за самолетов успехи подводных лодок оказались незначительными. Командиры лодок доложили: потоплены шесть и повреждены три судна, а также эсминец противника. В бою с конвоем не была

потеряна ни одна лодка. Но именно тогда, в первый раз за всю войну, немецкая подводная лодка таранила другую.

Вообще говоря, опасность столкновения подводных лодок при групповых действиях существовала всегда. Еще в мирное время на это обращали серьезное внимание, но в связи с большей эффективностью групповых действий с этой опасностью приходилось мириться.

Исключительная внимательность командиров и верхней вахты позволяла в ходе маневров, проводившихся до войны начиная с 1935 года, избегать несчастных случаев. Обстоятельства, при которых в 1936 году так глупо погибла U-18, были совсем иными. U-18 таранил торпедный катер в ходе учебной атаки в тот момент, когда она находилась на перископной глубине.

Даже в условиях реальной боевой обстановки до сих пор при групповых ночных атаках не случалось никаких столкновений, хотя в бурных водах Атлантики сигнальщики лодок лишь с большим трудом могли разглядеть в ночной темноте боевые рубки других подводных лодок, то и дело исчезавших и появлявшихся в высоких волнах океана. К тому же надо учесть, что в боевой обстановке внимание вахтенных на мостике было больше сосредоточено на действиях противника и на других факторах, не имевших места во время маневров. Лишь изредка при атаках конвоев возникала реальная угроза столкновения лодок. Но в самый последний момент положение спасала бдительность командиров, которые решительно уводили лодки от тарана. Однако на этот раз судьба обошлась с лодками сурово. Командир U-221 8 декабря 1942 года сделал следующую запись в «Журнале боевых действий корабля»:

«Идя полным ходом, настигли конвой. 21.34. Темнота. Волнение – 5 баллов, резкие порывы ветра с дождем. Впереди по правому борту почти скрытая пеленой дождя на нас выскакивает немецкая подводная лодка. Несмотря на резкий отворот, наша лодка получает удар. В верхней части прочного корпуса остается вмятина. Внутри лодки столкновение осталось почти незамеченным.

Наскочившая на нас лодка еще держится на поверхности, дрейфуя по течению. Вспыхивают карманные фонарики. Возле лодки около 30 человек ее экипажа. Все снабжены спасательными принадлежностями. Включаем прожектор, призываем людей к спокойствию, беспрерывно запрашиваем по радио помощь. Пробуем вылавливать людей с помощью бросательных концов с прикрепленными на них пробковыми .поясами. Из-за волне-

ния большая часть наших попыток оказывается напрасной. Кое-кто из моряков, обвязавшись концами, прыгает за борт, рассчитывая спасти кого-нибудь, но все безрезультатно. Только одному унтер-офицеру и трем матросам удается поймать концы и спастись, несмотря на сильные волны, накатывающиеся на корабль. Это подводная лодка U-254. Больше двух часов с огромным физическим напряжением работает экипаж при свете прожектора, но вот наконец на востоке вспыхивают две сигнальные ракеты и зажигаются ходовые огни какого-то судна...»

Весть о трагической гибели U-254 и почти всего экипажа буквально поразила нас. И тем не менее мы сознавали, что групповые действия лодок необходимо продолжать. Узнав 28 декабря 1942 года по радио через командира лодки U-221 подробности происшедшего, я записал:

«Впервые за всю войну две подводные лодки, действовавшие против конвоя, столкнулись, и одна из них погибла. С моей точки зрения, причиной этого была ночная темнота и сильное волнение, что снимает вину с командира таранившей лодки. Мы давно должны были предвидеть возможность подобных аварий, имея такое большое число лодок, одновременно действующих против конвоев. Размышления по поводу этого случая наводят меня на мысль, что в одной противоконвойной операции должно участвовать в общей сложности не более 13–15 лодок. Следует считать ненужными такие ограничения тактического характера, как уменьшение числа одновременно атакующих лодок, указание времени для атаки, назначение ордера при выходе в атаку и прочее. С помощью таких мер удалось бы избежать столкновения, однако будет неправильным, если мы хотя бы самым незначительным образом ограничим инициативу подводников, ведущих тяжелую борьбу с конвоями противника. В таких трудных условиях борьбы нужно, с одной стороны, решительно использовать любую возможность для атаки, а с другой – даже из соображений безопасности лодок не нарушать основного правила, которое мы ежечасно твердим подводникам и которое состоит в том, чтобы как можно быстрее настигать противника, как можно быстрее атаковать его, немедленно использовать каждую возможность для нанесения удара...»

В середине декабря с запада надвинулись сильные штормы, и потому в этот период было потоплено всего лишь несколько торговых судов и эсминец «Файрдрейк». И только в конце месяца в бою с конвоем в Северной Атлантике нам удалось добиться серьезного успеха.

26 декабря был обнаружен направлявшийся на запад конвой. Уже на следующий день несколько подводных лодок сблизились с ним и в первую же ночь потопили четыре судна. 28 декабря нашел туман. С помощью шумопеленгаторов U-260 удалось сохранить контакт с противником, благодаря чему, несмотря на плохую погоду, в преследование включились и другие лодки. Когда же к вечеру туман внезапно рассеялся, подводные лодки оказались внутри завесы охранения в непосредственной близости от судов. Ночью начались атаки. Корабли внешнего кольца охранения так и не успели прийти на выручку своим судам, а силы непосредственного охранения оказались неспособными бороться с лодками противника.

Из состава конвоя 13 судов общим тоннажем 67 437 рег.-бр. тонн были потоплены и одно (7087 рег.-бр. тонн) – повреждено. Таким образом, еще один год битвы в Северной Атлантике закончился для нас не так уж плохо. Каковы же результаты подводной войны с октября по декабрь 1942 года в других операционных районах?

В начале 1942 года мы вели борьбу почти у самого побережья Северной Америки. Но затем в связи с усилением противолодочной обороны наши подводные лодки вынуждены были уйти в Карибское море. Когда же и здесь успехи стали незначительными, нам пришлось перенести основные усилия действовавших здесь лодок в восточную часть Карибского моря, в районы восточнее и южнее острова Тринидад.

В сентябре подводные лодки добились в районе Тринидада наибольших успехов. Я полагал, что серьезные потери, которые понесли здесь союзники, заставят противника сделать все, чтобы оградить этот важный узел коммуникаций от ударов наших подводных лодок. Поэтому мы почти ничего не ждали от планировавшихся в этом районе в октябре действий подводных лодок.

Однако наши предположения оказались неправильными. Противник, разумеется, значительно усилил меры по охранению своих судов, особенно с воздуха, но для обнаружения подводных лодок, а также для отражения наших ночных атак ему еще явно не хватало опыта.

Для нас было важно, что в этом районе еще не ввели систему конвоев, и суда ходили пусть нерегулярно, но по определенным маршрутам, не меняя их даже тогда, когда американское командование точно знало о присутствии в данном секторе наших лодок. Поэтому и в октябре мы атаковали всеми имеющи-

мися силами суда противника, идущие по известным нам маршрутам, получившим название «золотых жил».

Мы высылали свои «стаи» к таким «золотым жилам» и в устье реки Ориноко, и в открытое море на расстояние 300–400 миль от устья, и в район западнее Тринидада вплоть до Арубы. И каждый раз действия лодок оказывались успешными. С 1 октября до 7 ноября они потопили в этих районах 25 судов противника. Мы в свою очередь потеряли при налете авиации подводную лодку U-512; несколько наших лодок было повреждено в результате бомбовых ударов американской авиации. При внезапном налете авиации противника U-505 явно повезло. Самолет атаковал ее на бреющем полете, и первая же сброшенная им бомба взорвалась при ударе о кормовую 37-миллиметровую пушку всплывшей на поверхность лодки. Лодка, разумеется, тяжело пострадала, но не остался безнаказанным и противник: от взрыва собственной бомбы самолет упал в море. Лодка же смогла после этого уйти в отдаленный район, где экипаж отремонтировал ее. Вновь получив возможность погружаться, лодка, «прихрамывая», возвратилась в Бискайский залив.

В районе восточнее Тринидада лодки с конца ноября не имели прежнего успеха. По-видимому, суда, шедшие к Тринидаду с юга через Фритаун, стали сводить в конвои, и найти их в районе, все сильнее охранявшемся с воздуха, было трудно.

1 октября в район Фритауна прибыла группа «Илтис», лодкам которой нарезали позиции, сходившиеся у Фритауна. В пределах своей позиции каждая лодка получила такую свободу маневра, которая позволяла им не мешать друг другу.

Вначале следовало установить пути и характер движения судов противника. Помня о былых успехах подводных лодок в этом районе, командование подводных сил надеялось, что и на этот раз они добьются здесь положительных результатов. С целью разведки обстановки U-333, не покидая своей позиции, направилась как можно ближе к Фритауну.

Здесь с ней случилось нечто такое, что особенно ярко показало, насколько изменчиво счастье подводника. Вот что записал командир U-333 в «Журнале боевых действий»:

«...6 октября 1942 года. 04.00. Нахожусь в 70 милях к западу от Фритауна. Темная ночь, плохая видимость, дождь. Имел намерение вести поиск в направлении Фритауна вплоть до границы мелководья. В 05.26 пересек 200-метровую изобату. Почти ровно в 06.00 ушел с мостика, чтобы проверить прокладку

и глубину. Через минуту послышался вызов: «Командира на мостик!» В 500 метрах по правому борту прямо на нас полным ходом шел сторожевой корабль противника. Уйти на глубину было уже невозможно: сторожевик протаранил бы лодку при погружении.

Не успел я подняться на мостик, как сторожевик открыл по лодке огонь из пушек и зенитных пулеметов. Я резко отвернул вправо и стал отходить самым полным ходом.

Сторожевой корабль непрерывно вел огонь по лодке. Резко переложив руль, мне удалось избежать тарана. Вскоре мы скрылись под водой. Поскольку лодка приняла через пробоину много воды, она погрузилась до грунта на глубине 100 метров.

Течь остановили, и после откачки воды с помощью помп и продувки балласта лодку удалось оторвать от грунта. А противник тем временем начал атаку глубинными бомбами.

Было еще темно, а откачивать воду помпами из-за выхода из строя главного осушительного насоса не представлялось возможным, поэтому я решил, используя темное время, всплыть на поверхность. Когда лодка всплыла, противник оказался позади нее. Он вел огонь осветительными снарядами...»

Командир лодки и вахтенный офицер были тяжело ранены, поэтому лодке приказали идти в точку встречи с U-107. Здесь на U-333 перешел в качестве командира лодки другой офицер, который и привел U-333 в базу.

На этот раз лодки не оправдали наших надежд. 31 октября 1942 года я сделал следующую запись:

«Это тем более удивительно, потому что наша агентура сообщала об исключительно интенсивной переброске противником войск и военных материалов через Фритаун, а также после оккупации Либерии Соединенными Штатами – и через Монровию. Можно предположить, что англичане сумели включить и эти порты в систему конвоев. По мере увеличения в июле 1942 года числа уничтожавшихся нами судов противника это все равно когда-нибудь должно было наступить. Перехватывать и атаковать конвои у Фритауна очень трудно ввиду действий воздушных и морских сил охранения, мелководья и в большинстве случаев абсолютно спокойного моря...»

Сегодня мне кажется, что все эти агентурные донесения были сфабрикованы США и Англией с целью отвлечь наше внимание от планировавшейся ими высадки в Северной Африке. И надо сказать, это удалось им, во всяком случае в отношении лично меня, поверившего в «миф о Фритауне».

Желая установить, где же проходят суда из Фритауна к Тринидаду, мы переразвернули в ноябре группу лодок, действовавших вблизи Фритауна, а также лодки, возвращавшиеся от мыса Доброй Надежды в район между Бразилией и пунктом, который лежал в 400 милях к северу от острова Святого Павла. После первых неудач в декабре лодки потопили здесь семь судов противника.

В это время две подводные лодки продвинулись к самому устью реки Конго. Но и там они не встретили того интенсивного судоходства, на которое так рассчитывали штаб руководства войной на море и командование подводных сил. Единственное, что им удалось, – атаковать торпедами крейсер «Феб». Атаку провела U-161, которая самостоятельно действовала между портами Порт-оф-Спейн и Кастри.

Вторая лодка, высланная к устью реки Конго, U-126, получила повреждения от взрывов глубинных бомб во время атаки. Через торпедный люк внутрь лодки хлынула вода – и та очень быстро ушла на глубину. Только в результате того, что командир своевременно приказал продуть балласт и двигаться под водой с максимальной скоростью, на глубине 240 метров удалось остановить погружение лодки. Это была рекордная глубина погружения для лодки «IXC» серии, причем прочный корпус лодки остался неповрежденным. С наступлением темноты лодка всплыла, ее аккумуляторы были полностью разряжены, а сжатый воздух израсходован. Поэтому снова уйти под воду она уже не могла. Что же могло ожидать ее в надводном положении?

«...20.57. Всплываем на поверхность. В 600 метрах позади себя видим уходящий малым ходом эсминец. Мучительно медленно покидаем район боя на одном дизеле. Итоги дня – ничтожны».

Рассказывая о группе лодок «Айсбэр», которая должна была идти к Кейптауну, я остановился на событиях, имевших место 14 сентября 1942 года, то есть после потопления «Лаконии». План действий группы «Айсбэр» предусматривал, что сначала на рейде Кейптауна внезапно появятся две подводные лодки. По донесениям агентуры, здесь одновременно стояли на якоре до 50 судов. Остальные лодки должны были получить разрешение на атаку только в том случае, если первые лодки добьются успеха.

Во время приема топлива в Южной Атлантике командиры лодок U-68 и U-172 решили действовать совместно. Когда же в назначенное время лодки встретились, у Кейптауна не было

ни одного судна. Командиры лодок доложили обстановку и, запросив разрешение на атаку, получили его для всех лодок. Казалось, достигнуть внезапности не удастся. Но между тем, начав атаки, лодки в течение последующих дней потопили здесь 13 судов.

Одновременно с группой «Айсбэр», состоявшей из лодок «IXC» серии, в район мыса Доброй Надежды вышла первая, только что построенная океанская лодка (серия «IXD-2») – U-179. Двигаясь полным ходом, эта лодка еще в Южной Атлантике обогнала группу «Айсбэр». В первой же атаке U-179 потопила судно противника, но в тот же день лодку уничтожил эсминец «Эктив». Это была единственная потеря, понесенная здесь подводными силами до лета 1943 года.

Во второй половине октября, когда группе «Айсбэр» нужно было возвращаться в базу, к Кейптауну подошли еще три большие лодки, так что этот район вплоть до лета 1943 года оставался блокированным.

Действия у Кейптауна закончились успешно. В октябре 1942 года мы потопили здесь 27 судов противника общим тоннажем 161 121 рег.-бр. тонна, многие из которых имели на борту важный военный груз[1]. Противник потерял здесь также несколько крупных войсковых транспортов: 9 октября – «Орнсей» (20 043 рег.-бр. тонны), 10 октября – «Оркэйдс» (23 456 рег.-бр. тонн). К северу от острова Ассенсьон был торпедирован и затонул транспорт «Дачесс-оф-Атолл» (20 119 рег.-бр. тонн). «Это были очень тяжелые потери, ибо заменить такие суда в ходе войны не представлялась возможным»[2].

Мы могли быть довольны.

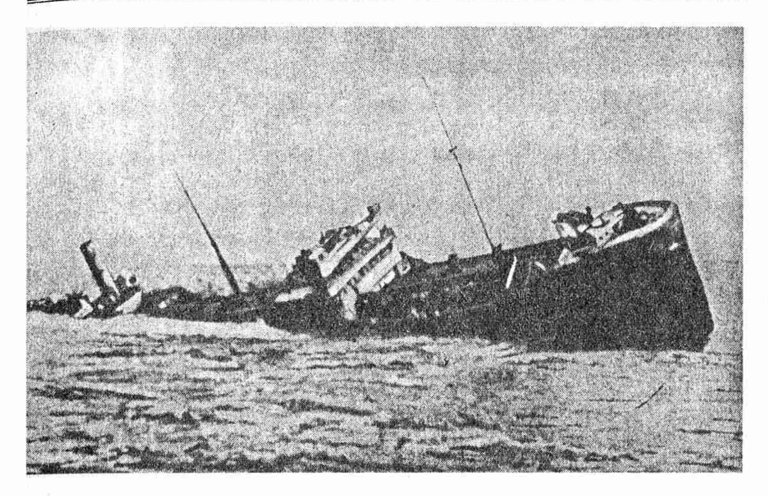
В последующие недели три океанские лодки переместились в Индийский океан. Они вплотную подошли к берегу у Лоренцо-Маркеса и там до конца года потопили около 20 судов. Этот удар подводных лодок, по английским признаниям, оказался весьма результативным. Затратив не так много усилий, они причинили гораздо больше вреда, чем их замаскированные предшественники – вспомогательные крейсера.

Английская оценка нашего удара у Кейптауна свидетельствует о том, что английское адмиралтейство уже задолго до этого с тревогой взирало на стоявшее там большое число слабо охраняемых судов.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 269.

[2] Ibid., p. 270–271.



Потопление немецкой подводной лодкой английского судна в Атлантике. 1941 г.

В английском адмиралтействе существовал специальный отдел, который должен был анализировать все перемещения немецких подводных лодок и делать выводы о возможных направлениях их ударов. 21 сентября 1942 года этот отдел сообщил, что германские подводные лодки, очевидно, переразвернутся в направлении Южной Атлантики. В связи с этим в районе Кейптауна были проведены некоторые мероприятия по обеспечению безопасности судов. Но и они не снизили тех серьезных потерь, которые понесло судоходство противника в этом районе от действий подводных лодок.

Следствием этого явилось решение адмиралтейства «направить средства ПЛО в открытое море, хотя большая удаленность друг от друга районов активных действий противника уже вынудила нас и США в весьма опасной степени рассредоточить наши и без того немногочисленные силы охранения.

За эти месяцы командование немецких подводных лодок, придерживавшееся метода, который состоял в том, чтобы постоянно отыскивать слабые места в нашей обороне, даже если для этого приходилось направлять лодки за тысячи миль, добилось самых крупных результатов» [1].

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 215.

Вот как выглядели успехи подводных лодок за последние три месяца 1942 года.

По английским данным, в октябре подводные лодки уничтожили 94 судна общим тоннажем 619 417 рег.-бр. тонн, в ноябре – 119 судов (729 160 рег.-бр. тонн) и в декабре – 60 судов (330 816 рег.-бр. тонн). Подавляющее большинство этих судов было уничтожено немецкими подводными лодками.

Средняя величина потопленного тоннажа на каждую лодку в день составила: в октябре – 172 рег.-бр. тонны, в ноябре – 220 рег.-бр. тонн и в декабре – 96 рег.-бр. тонн. За те же месяцы мы потеряли соответственно 12, 6 и 5 подводных лодок, или (в процентном отношении) 12,4, 6,3 и 5,1 процента всех находившихся в море лодок.

Наибольшее число уничтоженных судов приходится, таким образом, на ноябрь. Надо отметить, что количество судов, уничтоженных каждой лодкой, оказалось в ноябре максимальным. И что самое главное: успех был достигнут именно в ноябре, когда большое число наших лодок оттянули для срыва вторжения союзников в Северную Африку. Эти лодки выключились из борьбы с торговым судоходством противника в Атлантике. Однако в районе Северной Африки этим лодкам не удалось добиться сколько-нибудь существенных результатов.

Одна из причин успеха, достигнутого лодками в ноябре, заключалась в том, что противник сосредоточил свои силы у берегов Северной Африки, тем самым ослабив повсеместно охранение судов торгового флота. Адмиралтейство направило для обеспечения десантной операции «приблизительно 100 кораблей охранения». То, что потери среди торговых судов, охранение которых ослабили, не оказались еще более высокими, в Англии объясняют «сосредоточением со стороны противника основной части сил в районе высадки десантов, хотя это мероприятие и было слишком запоздалым»[1].

Тот факт, что наши лодки достигли крупных успехов в ноябре, несмотря на переразвертывание большого числа их из Атлантики к берегам Северной Африки, где в то время Англия сосредоточила для обеспечения десантной операции многочисленные средства ПЛО, свидетельствует о сомнительности решения послать наши лодки в район высадки десанта. Во всяком случае, если бы подводные лодки не отводились к побережью Северной Африки, результаты «войны с тоннажем» оказались

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 217–218.

бы гораздо более высокими, чем те, которых мы могли добиться у североафриканских берегов.

Итоги борьбы с торговым флотом противника за весь 1942 год были весьма отрадными. Жертвами подводных лодок держав оси явились 1160 судов общим тоннажем 6 266 215 рег.-бр. тонн, причем подавляющее большинство их опять-таки было потоплено немецкими подводными лодками.

Соответствующие квоты собственных потерь за равные промежутки времени также не внушали беспокойства. В 1941 году они составили в среднем 11,4 процента всех ежемесячно находившихся в море лодок; в первой половине 1942 года, в благоприятные месяцы действий лодок у берегов США, потери снизились до 3,9 процента, а во втором полугодии, когда закончился период выгодного для лодок соотношения сил в американских водах, снова поднялись в среднем до 8,9 процента.

Таким образом, несмотря на усилившуюся противолодочную оборону противника, который применял теперь самолеты и новые радиолокационные станции надводного обнаружения, потери подводных лодок в этот период были ниже, чем в 1941 году.

Число же действующих подводных лодок увеличивалось, хотя ежемесячные пополнения за счет вновь строящихся лодок в среднем составляли не 20, как ожидалось, а только 17 лодок.

В ходе войны командование подводных сил все время имело дело с завышенными по сравнению с реальными цифрами потопленного тоннажа, ибо все сводки составлялись на основе донесений командиров подводных лодок, преувеличивавших результаты своих действий.

Несмотря на стремление делать донесения более точными, командиры лодок легко впадали в различного рода ошибки, особенно во время ночных боев с конвоями. Ошибки обусловливались трудностями ночного наблюдения, участием в атаке цели нескольких лодок и невозможностью вести наблюдение в течение длительного времени. Поэтому нетрудно понять, что командование подводных сил имело о действиях своих лодок в течение всей войны слишком радужные представления.

Но тем не менее по прошествии более чем трех лет войны мы уже ясно понимали, что будет означать для наших подводных лодок, которые одни несли на себе всю тяжесть борьбы с обеими морскими державами, дальнейшее увеличение их мощи. Средства надводного обнаружения подводных лодок, создан-

ные противником, и усилившееся воздушное патрулирование морских районов все сильнее тревожили нас. Как и прежде, в наступающем 1943 году мы могли поставить перед собой только одну задачу – всеми возможными способами поддерживать боеспособность лодок и боевой дух их экипажей и в то же время использовать наши силы рациональнее, в достаточной степени обеспечивая их успех.

Вот как оценивалась обстановка в Атлантике в конце 1942 года:

«В последние дни 1942 года адмиралтейство еще раз проанализировало ход и перспективы битвы за Атлантику. Положение с морским транспортом, как заявил один из старейших сотрудников адмиралтейства, никогда не было таким затруднительным, как в 1942 году. Число кораблей и самолетов охранения отнюдь не было достаточным. Несмотря на успех десантной операции в Северной Африке, союзников сильно волнует то, что разрабатываемые ими планы наступательных действий могут оказаться отсроченными или даже сорванными. Хуже всего обстоит дело с запасами нефти: их осталось совсем мало. В середине декабря имелось всего 300 000 тонн бункерной нефти, тогда как ежемесячный расход ее составлял 130 000 тонн. Говоря о потерях торгового флота в течение этого года, следует отметить, что ему причинен большой урон и что в 1942 году дефицит торгового тоннажа увеличился примерно на 1 млн. рег.-бр. тонн».

Объем британского импорта сократился до 34 млн. тонн, то есть стал на одну треть меньше, чем в 1939 году. Адмиралтейство прекрасно понимало, что борьба с конвоями еще не решена, что противник обладает теперь гораздо большими силами, чем когда-либо раньше, и что в скором времени в этой затянувшейся борьбе наступит кризис.

17. ШЕСТАЯ ФАЗА БИТВЫ ЗА АТЛАНТИКУ

(Январь – май 1943 года)

От самого большого сражения на коммуникациях до провала планов подводной войны

В январе 1943 года мне в штаб-квартиру в Париже позвонил гросс-адмирал Редер. Он сообщил, что имеет намерение подать в отставку и предложить на пост главнокомандующего ВМС мою кандидатуру или адмирала Карлса.

Этот звонок застал меня врасплох. Я не знал, что гросс-адмирал Редер собирается уйти в отставку. Мне также не было известно, что причиной этого явились возникшие в конце декабря 1942 года разногласия между Редером и Гитлером по поводу использования тяжелых кораблей против следовавших вокруг Норвегии в Россию конвоев противника. Добиться здесь успехов, на которые так надеялся Гитлер, не удалось. Поэтому он распорядился вывести тяжелые корабли из состава действующего флота, так как они якобы не представляли больше никакой ценности в военном отношении.

Гросс-адмирал Редер воспротивился этому требованию и, когда Гитлер стал настаивать на его выполнении, попросил отставки, на что и получил согласие.

Преемником Гитлер выбрал меня. Очевидно, к этому его склонило мнение Редера, а также то, что он рассчитывал найти в моем лице как командующего подводными силами сторонника его идеи вывода из состава действующего флота тяжелых военных кораблей.

В декабре 1942 года состав действующего подводного флота пополнился девятью новыми подводными лодками. Поэтому на 1 января 1943 года мы имели в Атлантике 164, в Средиземном море 24, в Северном море 21 и в Черном море три подводные лодки[1].

Из общего числа лодок, развернутых в Атлантике, в декабре ежедневно в море находилось в среднем 98 лодок: 39 – в районе боевых действий и 59 – на переходе из баз на позиции или в обратном направлении.

---

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 1 января 1943 года.

В ноябре 1942 года, когда лодки добились самых высоких в этом году результатов, средняя величина потопленного тоннажа в Атлантике составила 220 рег.-бр. тонн на одну лодку в день. Следует вспомнить, что в октябре 1940 года на лодку приходилось 920 рег.-бр. тонн. Эти цифры убедительно показывают, насколько возросла эффективность противолодочной обороны США и Англии. Иного и не могло произойти за эти три года войны, поэтому усиление ПЛО противника мы восприняли как вполне нормальное явление. Рано или поздно это должно было случиться, и командование подводных сил совершенно справедливо постоянно требовало ускорить и расширить масштабы строительства подводных лодок. Теперь следовало добиться положения, чтобы действующий флот получал втрое больше лодок, если мы хотели достигнуть таких же успехов, как и в первые годы войны. Но поскольку увеличить число строящихся лодок и сократить сроки их ввода в строй не позволяло ограниченное количество выделяемых для флота рабочей силы и сырья, нам все время приходилось думать о том, чтобы как можно экономнее использовать имеющиеся силы подводного флота.

8 декабря 1942 года я отправился в Берлин просить у главнокомандующего ВМС разрешения переразвернуть лодки североморской группы в Атлантику. С 1 января по 30 ноября 1942 года эти лодки, действуя в Северном море, потопили всего лишь 262 614 рег.-бр. тонн, тогда как такое же количество лодок, действовавших в Атлантике, за тот же период уничтожили около 910 000 рег.-бр. тонн. Таким образом, оставив часть лодок в Северном море, мы потопили на целых 650 000 рег.-бр. тонн меньше. Подобное развитие событий можно было предугадать еще в январе 1942 года, когда командование подводных сил заявило о своем несогласии направить лодки в норвежские воды. Такое сокращение потопленного тоннажа с точки зрения общего руководства войной было невыгодным для нас и весьма выгодным для противника, тем более что транспорты с военными материалами, направлявшиеся в Северное море, должны были пересекать и Атлантику. Но главнокомандующий ВМС согласился со мной лишь частично и распорядился оставить в Северном море шесть подводных лодок.

В последние месяцы 1942 года в Атлантике бушевали исключительно жестокие штормы. В январе же 1943 года стихия, казалось, «сорвалась с цепи». Шторм следовал за штормом. Управлять лодками стало намного сложнее. Использовать аст-

рономические методы определения места подводных лодок было невозможно. Боевые порядки лодок стали нарушаться. Затруднилось и ведение поиска судов противника. Когда же случайно их удавалось обнаружить, подводные лодки из-за плохой погоды не могли эффективно использовать свое оружие. Понятно, что в таких условиях можно было достигнуть лишь незначительных успехов.

Но не одна только погода явилась причиной того, что в первые две недели января подводные лодки не сумели обнаружить четыре конвоя противника, которые они должны были атаковать. В январе у нас сложилось такое впечатление, что в английской конвойной службе, до сего времени весьма консервативной, что-то изменилось. Английское командование, казалось, снова стало рассредоточивать свои конвои по широким просторам Атлантики, выбирая для них обходные маршруты. Проводка конвоев вновь начала становиться очень гибкой. На командном пункте мы изо дня в день составляли «схемы расположения лодок» так, как если бы это делал противник, опиравшийся в своих предположениях на результаты разведки. И всякий раз мы задавали себе вопрос: как будет вести себя противник, если ему удастся определить характер развертывания наших лодок? Мы строили предположения относительно того, станет ли он направлять свои конвои в обход позиций лодок или попытается прорваться через район вероятного нахождения лодок, установленный разведкой, в надежде, что мы, ожидая маневра уклонения конвоев, соответствующим образом переразвернем свои лодки.

Такое «мышление по ступеням», как мы называли этот метод, было необходимо, чтобы опередить предполагаемые действия противника принятием своевременных мер. Мы поступали так еще в 1942 году, и наши расчеты нередко приводили нас к успеху. Теперь же, в январе 1943 года, подобная «шахматная игра» стала, как нам казалось, более сложной.

И сейчас мы знаем, что это действительно так и было.

В то время как в Северной Атлантике в первой половине января жесточайшие штормы помешали нам завязать крупные бои с конвоями, в районе южнее Азорских островов мы добились в одной из противоконвойных операций исключительного успеха.

В конце декабря 1942 года по дуге большого круга, простиравшейся от Нью-Йорка до Канарских островов, была развернута группа подводных лодок с кодовым названием «Дель-

фин». Ей поставили задачу – образуя широкую завесу, продвигаться в общем западном направлении. Мы надеялись встретить конвои, которые снабжали войска вторжения в Северной Африке и следовали курсом на Гибралтар. По сравнению с очень интенсивным судоходством в Северной Атлантике в этом районе проходило мало крупных конвоев. Кроме того, английское командование имело здесь гораздо больше возможностей для рассредоточения конвоев без значительного увеличения их маршрутов. В силу важности этих конвоев необходимо было попытаться отыскать один из них и уничтожить.

Четыре дня группа «Дельфин» безрезультатно продвигалась вперед. Но вот 3 января 1943 года U-514, действовавшая в районе Тринидада, в 900 милях к юго-западу от группы «Дельфин», обнаружила шедший на северо-восток конвой, в состав которого входили танкеры противника.

U-514 атаковала один из танкеров торпедами, но вскоре потеряла контакт с противником.

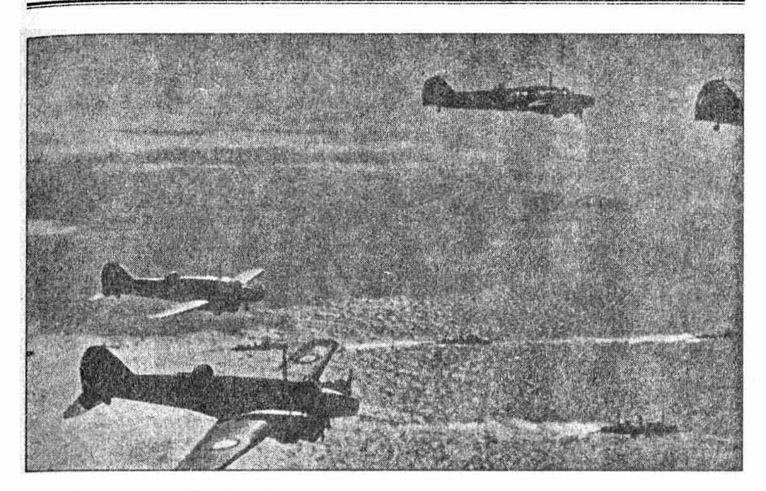
Я был убежден, что этот новый конвой вышел из района нефтепромыслов Кюрасао и Арубы и направлялся через Тринидад к Гибралтару. По-видимому, танкеры везли американской армии вторжения в Северной Африке огромное количество топлива. Если бы оно прибыло к месту назначения, исход наступления противника в Северной Африке был бы решен в течение нескольких ближайших недель или месяцев.

Расстояние между группой «Дельфин» и пунктом, где конвой был обнаружен, составляло около 800 миль. Каким курсом конвой пойдет дальше? Этого никто не знал. Но существовала уверенность, что он выберет кратчайший путь по дуге большого круга. Поэтому, несмотря на то что конвой заметили только один раз и о его курсе можно было лишь строить догадки, решили направить на него находившуюся далеко в стороне группу «Дельфин».

И вот со скоростью велосипедиста подводные лодки направились к указанному им командованием пункту, где они предположительно могли встретить конвой противника.

Из этих данных видно, насколько непрочными при таких размерах морских районов и при отсутствии воздушной разведки с нашей стороны были основы управления лодками, как часто приходилось нам комбинировать и ставить на карту все, чтобы потом лишь на основании предположений и умозаключений организовать действия лодок.

3 января группа «Дельфин» начала движение на юго-восток. U-514 и находившаяся поблизости от нее U-125 получили



Английские бомбардировщики и боевые корабли сопровождают транспортные суда. 1943 г.

задание вести поиск конвоя к северо-востоку от точки, где он был обнаружен в первый раз, и любыми средствами войти с ним в контакт. Однако найти конвой лодкам не удалось.

Едва группа «Дельфин» получила приказ на поиск, как U-182, шедшая в район мыса Доброй Надежды и находившаяся в 600 милях к востоку от группы, обнаружила конвой противника, который шел прямо на группу. Мы решили, что правильнее всего будет навести группу «Дельфин» на этот конвой, более близкий и шедший к тому же прямо на лодки, а затем, разделавшись с ним, перенацелить лодки и против конвоя с танкерами, находившегося еще дальше к югу.

Но, к сожалению, U-182 очень скоро потеряла контакт с конвоем. К тому же еще 5 января в 03.00 у южного фланга завесы, образованной лодками группы «Дельфин», был также замечен конвой противника, следовавший на запад. Если это был тот самый конвой, который U-182 обнаружила 3 января, то он шел очень уж быстро, делая не менее четырнадцати с половиной узлов. Но если даже это был и какой-то другой конвой, шедший, вероятно, с меньшей скоростью, то и тогда его положение относительно находившихся дальше к северу лодок группы «Дельфин» было для них невыгодно. Они могли сблизиться с ним минимум через 10 часов.

Хотя цель и находилась близко к нашим лодкам, предпосылки для успешного уничтожения ее казались мне весьма незначительными. Поэтому я стремился продвинуть группу «Дельфин» еще дальше на юг, чтобы она могла настигнуть тот конвой с танкерами, который был обнаружен вблизи острова Тринидад. Когда после ночного совещания в моем штабе я сообщил его участникам о своем решении, многие стали возражать мне, заявляя, как я сам учил их, что синица в руках лучше журавля в небе и что поэтому правильнее сейчас же атаковать обнаруженный конвой, который шел на запад, чем заставлять подводные лодки в течение нескольких дней преодолевать сотни миль, чтобы сблизиться с весьма неопределенным объектом (имелся в виду конвой с танкерами). Мне же казалось, что шедший на запад конвой не стоит и синицы и что в условиях преобладающего в этом районе штиля он, вероятно, будет иметь большую скорость, так как его суда не несли никакого груза. Результатом действий против этого конвоя мог явиться лишь повышенный расход топлива, ибо лодкам пришлось бы все время идти с большой скоростью, тогда как успех обещал быть незначительным. В силу этих причин я остался при своем мнении и не изменил решения перехватить конвой танкеров, находившийся где-то на юге.

Группа «Дельфин» получила приказ к 14.00 7 января развернуться в завесу западнее Канарских островов. Следуя в завесе, восемь лодок группы пошли курсом 245° навстречу ожидаемому конвою со скоростью семь узлов. Протяженность завесы подводных лодок составляла примерно 120 миль.

Ночью, после захода луны, лодки группы меняли курс на обратный, то есть на тот, которым шел предполагаемый конвой. Скорость в это время увеличивалась до девяти узлов. Это было необходимо, чтобы конвой не мог незаметно разойтись с подводными лодками в ночной темноте.

Мы делали все, чтобы не упустить конвой. И счастье улыбнулось нам. Даже такая хитрость, как движение параллельными курсами ночью, после захода луны, казалось, оправдала себя. С рассветом 8 января конвой с танкерами оказался на траверзе лодок. Первое донесение о том, что лодки обнаружили конвой, убедило нас в правильности поиска.

Бой с конвоем продолжался вплоть до 11 января. В его состав входило девять танкеров. Семь из них было потоплено, причем мы не потеряли ни одной лодки.

Прежде чем описывать события подводной войны, которые имели место в феврале 1943 года, следует напомнить читате-

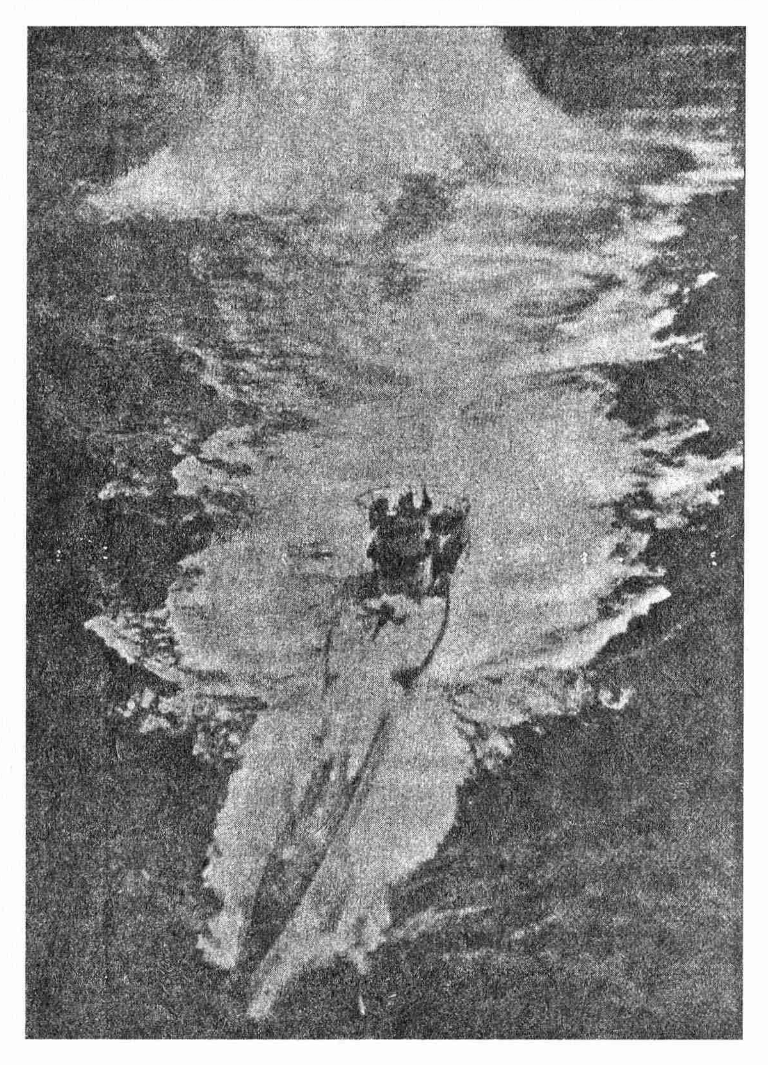
лю, что после моего назначения 30 января на должность главнокомандующего ВМС я по-прежнему оставался и командующим подводными силами.

Таким образом, даже после моего назначения на пост главнокомандующего ВМС руководство подводными силами осталось в тех же руках, что и раньше.

Чтобы иметь поблизости штаб подводных сил, я распорядился превратить его во 2-й отдел штаба руководства войной на море и разместить в Берлине. На управлении подводными силами эта реорганизация ни в коей мере не отразилась. Наоборот, она оправдала себя.

В конце января U-456, действовавшая в Северной Атлантике, обнаружила конвой противника, шедший на восток. Вблизи района обнаружения конвоя находилось только пять подводных лодок, еще не сведенных в группу, причем большая часть их ко времени обнаружения конвоя оказалась уже значительно западнее его. Чтобы догнать конвой и сблизиться с ним, лодки должны были затратить немало времени и усилий.

U-456 поддерживала контакт с противником в течение трех суток. За это время она провела несколько атак и потопила три судна противника общим тоннажем 24 823 рег.-бр. тонны. Из донесений командира U-456 мы поняли, что речь шла о конвое быстроходных судов. Расчеты показали, что U-456 атаковала конвой «НХ-224», за которым примерно через два дня, как мы ожидали, должен был пойти следующий конвой из Америки в Англию, условно обозначенный «SC-118». По данным службы скрытой связи, этот конвой вышел из Нью-Йорка 24 января с военным грузом для Мурманска и в данный момент находился севернее Ирландии. Теперь вопрос заключался в том, будет ли конвой обходить район, где незадолго до этого подвергся нападению конвой «НХ-224», или же английское командование решит, что два дня – достаточный срок, чтобы подводные лодки, атаковавшие конвой «НХ-224», ушли из этого района, тем более что конвой своим продвижением вперед все время увлекал лодки на восток. Командование подводных сил, думая «ступенями», стянуло все находившиеся на переходе лодки в одну группу под кодовым наименованием «Пфайль», развернуло ее в завесу и направило навстречу ожидаемому конвою. Наше убеждение в правильности действий окрепло, когда 4 февраля от U-632 получили радиограмму. В ней сообщалось, что, по заявлению английского офицера, которого подобрали после потопления танкера, входившего в состав атакованного за два



Германская подводная лодка атакована английскими самолетами. 1943 г.

дня до этого конвоя «НХ-224», тем же маршрутом вскоре должен пойти следующий конвой. В полдень того же дня ожидаемый конвой действительно оказался в самом центре нашей заве-

сы. Начался бой. Особую ценность груза конвоя подчеркивали мощные силы охранения, прикрывавшие конвой с моря и с воздуха. Бой носил ожесточенный характер. Об этом свидетельствуют потери, понесенные нашими лодками, и повреждения. В бою погибли U-187, U-609 и U-624. Еще четыре лодки были сильно повреждены глубинными и авиационными бомбами.

Эти потери отчасти компенсировались уничтожением 13 судов противника общим тоннажем 59 765 рег.-бр. тонн.

Потери, понесенные англичанами в боях с подводными лодками, заставили их сделать некоторые выводы на ближайшее будущее:

«Мы поняли, что даже длительное сопровождение конвоев самолетами с большим радиусом действия, осуществляемое днем, не мешает отдельным подводным лодкам противника сближаться с конвоем и атаковать его в течение долгих зимних ночей. Ясно, что «Летающие крепости» и «Либерейторы» нужно как можно быстрее оборудовать прожекторами «Li» [1].

Фактором, вызвавшим у нас особую тревогу во время проводки конвоев, были тяжелые потери, понесенные ими, несмотря на необычайно мощное охранение. В самый разгар вражеских атак мы получили от США несколько эскортных кораблей. Эти корабли увеличили силы охранения конвоя в два раза против обычной нормы. Однако использовать прибывшее усиление достаточно эффективно не представлялось возможным, так как эти корабли не были подготовлены к противолодочным действиям. С тех пор мы постоянно убеждались в том, что боевая подготовка экипажей играет гораздо большую роль, чем число кораблей охранения.

Нам стало ясно также, что в тяжелых и длительных боях расходуется большое число глубинных бомб и что дополнительные их запасы следует иметь на борту охраняемых торговых судов.

Еще более серьезным для нас было признание исключительной важности корабельных противолодочных групп, усиливающих охранение конвоя. Создание этих групп было делом «жизненно необходимым, призванным обеспечить конвоям подлинную безопасность»[2].

17 февраля в районе восточнее Ньюфаундленда U-69 обнаружила следующий на запад конвой «ON-165». В течение двух

---

[1] Наиболее мощные в то время английские авиационные прожекторы. – *Прим. ред.*

[2] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 356–357.

дней две подводные лодки упорно атаковали конвой и потопили два судна. Однако из-за тумана, шторма и радиопомех эти лодки не сумели навести на конвой новые силы. Обе лодки (U-69 и U-201) были уничтожены эсминцами «Фэйм» и «Вайкаунт», которые еще в октябре 1942 года потопили две наши подводные лодки. Новый успех эсминцев еще сильнее убедил англичан в том, что боевая подготовка и опыт важнее числа кораблей охранения.

Для нас результаты этого боя были удручающими. За уничтожение двух торговых судов пришлось заплатить слишком дорогой ценой – потерей двух подводных лодок.

18 февраля командование подводных сил получило донесение о том, что в 300 милях к западу от Норт-Чаннела обнаружен самолет, который сопровождает конвой, идущий из Англии. Этот самолет запеленговали во время передачи им донесения по радио своему командованию. Самолет был запеленгован полком радиоразведки германских военно-воздушных сил в Париже. Донесение показалось мне исключительно важным, поэтому приняли решение немедленно направить в район вероятного нахождения конвоя две группы подводных лодок. На другой день полк радиоразведки, продолжая наблюдение, установил, что конвой, видимо, следует курсом на юго-запад. Подводные лодки обнаружили его в предполагаемом районе. Одна из двух групп подводных лодок оказалась в настолько благоприятном положении, что вполне можно было отдать приказ об атаке конвоя.

Удары по конвою продолжались с 21 по 25 февраля. За это время конвой и преследовавшие его подводные лодки прошли 1100 миль в западном направлении. Обе стороны сражались с решительностью и упорством. В ходе боя с конвоем были потеряны U-606 и U-225. Потери противника составили 14 судов общим тоннажем 88 000 рег.-бр. тонн. Еще одно судно (9382 рег.-бр. тонны) было повреждено торпедой. Таким образом, на этот раз успех оказался целиком на нашей стороне.

21 февраля «U-664», вышедшая из базы, обнаружила третий конвой. Он также шел на запад. Подводная лодка потопила два судна общим тоннажем 13 466 рег.-бр. тонн, однако контакт с конвоем ей в дальнейшем сохранить не удалось. Из-за этого другие лодки, находившиеся вдали от конвоя, не смогли принять участие в атаке.

В более удаленных операционных районах из-за нехватки сил в январе и феврале образовался своего рода «вакуум под-

водных лодок». Кроме того, в некоторых из этих районов значительно усложнилась обстановка – с тех пор, как там вместо одиночных судов стали ходить хорошо охраняемые конвои.

К востоку от острова Тринидад U-124 натолкнулась на такой конвой и потопила четыре судна общим тоннажем 23 566 рег.-бр. тонн.

Одиночные суда перестали ходить и в районе Кейптауна. Вместо них теперь следовали конвои, маршруты которых проходили вдоль самого побережья. Транспорты в конвоях хорошо охранялись военными кораблями и авиацией. Поэтому в конце февраля подводные лодки вынуждены были отойти в район Дурбана и Лоренцо-Маркеш.

В январе нашим подводным лодкам, развернутым в завесы, часто не удавалось обнаружить ожидаемые конвои. После таких неудач мы, разумеется, снова начинали досконально выяснять, что же может знать противник о позициях наших подводных лодок. Ведь самые безукоризненные тактические замыслы и мероприятия бесполезны, если противник имеет возможность заглядывать нам в карты, узнавать местоположение завес лодок, обходить эти завесы стороной, обрекая их тем самым на бездействие.

Стремясь застраховать себя от измены, мы непрерывно контролировали, насколько действенны наши правила сохранения секретности. Ведь наши базы подводных лодок на оккупированной территории Франции были опутаны разветвленной шпионской сетью. Хорошо налаженная разведка противника при любых обстоятельствах могла добывать данные о дислокации наших подводных лодок, о сроках их выхода в море и возвращения и, возможно, координаты их операционных районов. Мы непрерывно проверяли, действительно ли не поддаются дешифровке радиограммы подводных лодок. И каждый раз начальник разведки военно-морских сил приходил к выводу, что шифры вполне устойчивы и противник не может читать нашу переписку. Насколько мне известно, мы и по сей день не имеем точных сведений о том, удавалось ли противнику во время войны дешифровать донесения наших лодок.

Я уже неоднократно упоминал о достижениях германской радиоразведки. Ей всегда удавалось разобраться в каждом новом коде или шифре противника. Поэтому командование подводных сил не только знало содержание радиопереговоров с конвоями, но и в течение января и февраля 1943 года время от времени знакомилось с английскими сводками, в которых со-

общались разведывательные данные о развертывании наших подводных сил. Английское адмиралтейство передавало эти сводки находившимся в море командирам конвоев. Эти сообщения англичан давали нам ценный материал для выяснения, каким путем мог получать противник более или менее точные сведения о позициях наших лодок. Результат расследования гласил: «За исключением двух или трех невыясненных случаев, содержание английских справок объясняется наличием у противника информации о базировании подводных лодок, радиопеленгованием подводных лодок, а также догадками. Можно также считать установленным, что самолетам противника удавалось с помощью радиолокационных станций определять позиции подводных лодок с точностью, достаточной для того, чтобы его конвои могли успешно уклоняться от ударов»[1].

Короче говоря, противник получал данные о месте наших подводных лодок благодаря мощным самолетным радиолокационным станциям. В этой области у нас не было сколько-нибудь надежного средства, которое мы могли бы противопоставить противнику. Чтобы хоть как-нибудь затруднить обнаружение подводных лодок в завесах, 5 марта 1943 года был отдан приказ о том, что подводные лодки должны погружаться на 30 минут, как только их поисковые приемники обнаружат импульсы радиолокационных станций. Однако эффективность этой меры была весьма сомнительной.

Поскольку мы сами не обладали сколько-нибудь налаженной воздушной разведкой, мой британский партнер адмирал Хортон довольно основательно заглядывал в наши карты, в то время как я был лишен возможности отплатить ему тем же. Германия во Второй мировой войне вела борьбу на море без военно-воздушных сил. Это обстоятельство меньше всего соответствовало требованиям времени и одновременно было одной из решающих особенностей этой войны.

В конце февраля подводные лодки, входившие в состав групп «Вильдфанг» и «Бургграф», развернули к востоку от Ньюфаундленда завесу, имевшую вид угла. Они должны были перехватывать конвои, направлявшиеся в Англию. 27 февраля на северном фланге завесы появился быстроходный конвой «НХ-227». Он шел курсом на восток. В результате атаки были потоплены два судна общим тоннажем 14 352 рег.-бр. тонны, но из-за штормовой погоды, а также частых снежных зарядов и

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 5 марта 1943 года.

града нам не удалось подтянуть те лодки из северного участка завесы, которые находились позади конвоя.

Очередной конвой «SC-121», следовавший в Англию, также пересек линию завесы подводных лодок. Но они не обнаружили его, хотя, следуя испытанному методу, в темное время суток шли с конвоем параллельным курсом.

Конвой «SC-121» одна из подводных лодок завесы обнаружила позднее, когда другие лодки завесы находились уже позади конвоя. Несмотря на неудачу, которую мы только что потерпели при попытке догнать конвой «HX-227», лодки получили приказ начать преследование конвоя «SC-121».

На этот раз счастье улыбнулось нам. Шторм, туман, снежные заряды и град нарушили походный порядок конвоя, и подводные лодки, которым удалось нагнать его, без всяких потерь смогли потопить 13 судов общим тоннажем 62 198 рег.-бр. тонн и одно судно повредить торпедой.

9 марта командование подводных сил получило донесение радиоразведки с точными координатами конвоя «HX-228», следовавшего в Англию. Он находился в 300 милях к западу от района развертывания группы подводных лодок «Нейланд». Мы предполагали, что противнику известно о действиях группы «Нейланд», которая вот уже в течение нескольких дней следовала на запад, и считали, что конвой постарается уклониться от нее. Поэтому группу переразвернули на 120 миль на север. Однако это была ошибка. На следующий день конвой прошел у южного фланга завесы. Не отдай я этого приказа, конвой врезался бы в самый центр завесы.

Итак, подводные лодки очутились севернее конвоя. Это обстоятельство затрудняло быстрое сближение лодок с конвоем. В итоге было потоплено только четыре судна общим тоннажем 24 175 рег.-бр. тонн.

В этом бою флагманский корабль охранения конвоя «Харвестер» протаранил и потопил U-444. Однако сам «Харвестер» получил настолько серьезное повреждение, что не смог уклониться от торпедной атаки U-432 и пошел ко дну. Но вскоре U-432 потопил французский корвет «Аконит».

В течение 14 и 15 марта подводные лодки группы «Нейланд» сосредоточивались и развертывались в завесу на меридиане 20° западной долготы. Затем группа начала двигаться в западном направлении. Мы ждали новый конвой «HX-229» из Галифакса. Согласно дешифрованной радиограмме, 13 марта он находился к юго-востоку от мыса Рейс (остров Ньюфаундленд) и шел курсом 89°.

14 марта было получено новое донесение радиоразведки. Ближайший конвой «SC-122», следовавший из Сиднея, в 20.00 13 марта получил приказание лечь в определенной точке на курс 67°. Подобные донесения радиоразведки представляли для командования подводных сил большую ценность. Они показывали, какое значение могла бы иметь воздушная разведка, основная задача которой заключалась бы в обнаружении конвоев в передаче соответствующих донесений.

Теперь надо было как можно скорее установить контакт с обоими конвоями. С этой целью одну из групп подводных лодок нацелили на поиск конвоя «SC-122». Вечером 15 марта одна из лодок группы в сильный шторм обнаружила эскадренный миноносец. Вполне вероятно, что он входил в состав охранения конвоя «SC-122». Однако дальнейший поиск конвоя оказался безрезультатным. Утром же 16 марта юго-восточнее завесы был замечен конвой. Сначала мы предположили, что это конвой «SC-122», поскольку в то же самое время была получена новая радиограмма о конвое из Галифакса. В ней сообщалось, что он идет курсом не 89°, а следует на север вдоль восточного побережья Ньюфаундленда с целью обойти район развертывания подводных лодок. Вскоре, однако, выяснилось, что верить этому было нельзя. Возможно, донесение передали специально с целью дезинформации. В действительности утром 16 марта был обнаружен конвой «НХ-229», потому что следующей ночью примерно в 120 милях восточнее него удалось заметить второй конвой, следовавший курсом на восток. Это был тихоходный конвой из Сиднея. Быстроходный конвой «НХ-229» в течение последующих нескольких дней постепенно нагонял его, и в конце концов они вместе образовали на сравнительно небольшом участке океана «большое скопление судов»[1].

Незадолго до встречи конвоев 38 подводных лодок всех трех групп набросились сначала на конвой из Галифакса, потом на второй конвой, после его обнаружения, и, наконец, на объединенный конвой. Подводные лодки пользовались тем, что в ночь с 16 на 17 марта конвой еще не имел прикрытия с воздуха.

Приближался период полнолуния, и для атак в надводном положении было слишком светло. Тем не менее уже после первой ночи лодки донесли о потоплении 14 судов общим тоннажем 90 000 рег.-бр. тонн. Воздушное прикрытие конвоя с утра 17 марта осуществлялось непрерывно. Было усилено и кора-

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 365.

бельное охранение конвоя благодаря специально вызванным для этой цели кораблям.

Погода время от времени менялась от сравнительно спокойной, с переменной видимостью, до штормовой.

Действия лодок против конвоев продолжались с 16 по 19 марта. Лодки атаковали конвой днем и ночью, а воздушное и морское охранение наносило контрудары по подводным лодкам. В итоге в ходе воздушной атаки была потеряна U-334. Почти все остальные лодки имели следы попаданий авиационных и глубинных бомб. Две лодки получили тяжелые повреждения. В свою очередь, лодки потопили 21 судно общим тоннажем 141 000 рег.-бр. тонн, корабль охранения и много судов повредили торпедами.

Это поражение произвело очень сильное впечатление на английское адмиралтейство. Впоследствии оно сообщало, что «никогда немцы не были так близки к тому, чтобы прервать связь между Новым и Старым Светом, как в первые двадцать дней марта 1943 года».

По словам английского историка Роскилла, «нельзя вспоминать об этом месяце и не испытывать чувства, похожего на ужас, по поводу понесенных потерь. В первые десять дней месяца во всех морских районах мы потеряли 41 судно, а в течение второй декады – 56. За эти двадцать дней было потоплено более полумиллиона тонн. То обстоятельство, что почти две трети потерянных в этом месяце судов следовали в составе конвоев, делало эти потери еще более серьезными, чем следует из голых цифр. «Можно было предположить, – отмечало адмиралтейство, после того как кризис удалось преодолеть, – что мы не можем рассматривать систему конвоев как эффективную защиту». Между тем система конвоев за три с половиной года войны постепенно стала краеугольным камнем нашей морской стратегии. Что могло предпринять адмиралтейство, если эта система потеряла свою эффективность? Оно этого не знало. И хотя никто в этом не признавался, в адмиралтействе должны были почувствовать, что над нами нависла угроза поражения»[1].

Но успехи этого месяца были, по всей вероятности, последней серьезной немецкой победой в боях с конвоями.

26 марта в ближнем охранении шедшего на запад конвоя был замечен авианосец. Его самолеты не дали подводным лодкам возможности сблизиться с конвоем.

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 365.

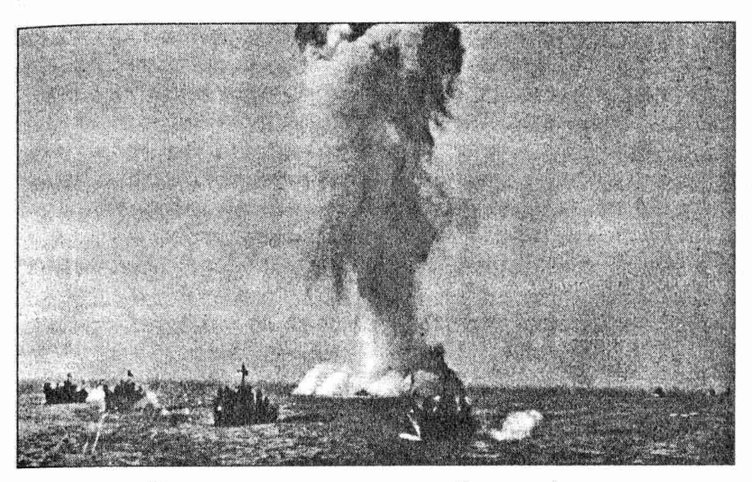
12 Зак. 506

Кроме того, дальше к юго-востоку, предположительно в тот же день, должен был находиться направлявшийся в Англию очередной быстроходный конвой из Галифакса. Командованию подводных сил, которое на этот раз разгадало замыслы противника, удалось правильно переразвернуть группы подводных лодок. 28 марта конвой удалось обнаружить. На море был двенадцатибалльный шторм[1]. Большая волна и шторм сильно мешали действиям лодок. Тем временем ветер усилился и достиг силы урагана. Но я не отдавал лодкам приказания прекратить преследование конвоя, так как считал, что и конвой страдает от непогоды. Мне казалось, что непогода заставит конвой рассеяться, благодаря чему лодкам удастся добиться успеха. Однако все происходило не так, как хотелось, и за все время представилась только одна возможность атаковать и потопить судно в 7176 рег.-бр. тонн. Вот что писал об этой атаке командир U-260 в «Журнале боевых действий»:

«... U-260. 28 марта 1943 года. Ветер юго-западный, 11 баллов, волна 9, шторм. 20.30. Пароход примерно 8000 тонн – в пределах видимости. Идет на дистанции 4000 метров. Нахожусь по его правому борту. Решение: до наступления темноты атаковать судно из надводного положения. Из-за очень большой волны возможность визуального наблюдения незначительна, сквозь «водяную пыль» видимость от одной до двух миль. В 21.05 атакую пароход. Атака безрезультатна из-за неправильной оценки скорости хода и места противника. Начинаю преследование, хочу по возможности до наступления темноты сблизиться с ним на дистанцию торпедной стрельбы. В условиях большой волны и плохой видимости противника легко упустить. В 22.00 из-за шторма преследование прекратил». К удивлению командования подводных сил, воздушное охранение, невзирая на штормовую погоду, продолжало прикрывать конвой. Правда, самолеты не могли наносить точных ударов по подводным лодкам. Но тем не менее они добились того, что лодки продвигались вперед медленнее, чем суда конвоя. Когда через несколько дней погода улучшилась, выяснилось, что лодки отстали настолько, что потеряли возможность атаковать. Так погода расстроила довольно перспективную атаку конвоя.

В эти же дни командование подводных сил получило от воздушной разведки донесение о том, что к западу от побережья Испании, у мыса Финистерре, находится конвой, следующий

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 366.



Катера-охотники выполняют боевое задание. СССР, Балтийский флот. 1943 г.

курсом на север. Вышедшим из базы подводным лодкам U-404 и U-662 приказали атаковать его. Лодки потопили четыре судна общим тоннажем 23 830 рег.-бр. тонн и повредили одно судно в 7174 рег.-бр. тонны. Большинство подводных лодок из числа находившихся в Северной Атлантике после действий против конвоев должны были принять в море топливо и возвратиться в базы. В операционном районе осталась только одна боеспособная группа. Она получила приказ атаковать очередной конвой, направлявшийся в Англию из Галифакса. Конвой был обнаружен, но потопить удалось всего лишь шесть судов общим тоннажем 41 949 рег.-бр. тонн, так как из-за непрерывно усиливавшегося воздушного охранения, которое осуществляли самолеты, базировавшиеся на конвойный авианосец, многие из подводных лодок не смогли выйти в голову конвоя и занять позицию для атаки.

Сейчас известно, как основательно увеличил в тот период противник свои силы противолодочной обороны. Конвойные авианосцы, уже давно подготавливавшиеся англичанами, в марте начали боевые действия. Они окончательно закрыли «воздушную дыру» (так англичане называли оставшийся без авиационного прикрытия район Северной Атлантики) и обеспечили свои конвои постоянным воздушным охранением.

Одновременно вступало в строй все больше корабельных противолодочных групп. Каждая из них состояла из четырех – шести охотников за подводными лодками, которые были подготовлены к тактическому взаимодействию внутри группы. Задача групп состояла в усилении охранения конвоев, как только те подвергнутся нападению со стороны подводных лодок. При обнаружении подводной лодки они могли отрываться от конвоя и преследовать лодку вплоть до ее уничтожения. Кораблям охранения конвоев прежде зачастую приходилось слишком рано отказываться от преследования лодок, так как они не могли надолго отрываться от выполнения задачи по защите судов.

Третье решающее обстоятельство, склонившее чашу весов подводной войны в пользу противника, заключалось в том, что теперь для борьбы с подводными лодками в битве за Атлантику стали во все возрастающем числе применяться бомбардировщики дальнего действия.

Исключительные успехи подводных лодок в течение первых трех недель марта 1943 года вновь вызвали споры и совещания английского адмиралтейства с министерством авиации. Командование бомбардировочной авиации и штаб ВВС считали, что важнейшим условием достижения победы является «процесс истощения» противника. А истощить противника можно было только путем непрерывных ударов тяжелых бомбардировщиков по наземным объектам Германии.

Английское адмиралтейство не соглашалось с тем, что «таким условием является перенесение на Европейский континент стратегического наступления всех видов вооруженных сил. Уничтожение подводных лодок являлось необходимой предпосылкой для осуществления и доведения до конца этих наступательных планов».

В книге Роскилла «Война на море» вопрос об использовании бомбардировщиков дальнего действия освещается так:

«Весной 1943 года мы едва избежали поражения в Атлантике. Если бы мы понесли такое поражение, история сделала бы вывод, что главная причина этого заключалась в отсутствии еще двух эскадр бомбардировщиков сверхдальнего действия для охраны конвоев».

Таким образом, в конце марта 1943 года английское правительство напрягло все силы, чтобы справиться с подводными лодками. После трех с половиной лет войны мы привели английскую морскую мощь на грань поражения в битве за Атлантику, притом лишь с половиной того количества подводных лодок, которое все время требовали.

Если бы сразу после денонсации морского договора, весной 1939 года и особенно сразу же после начала войны с Англией, мы получили необходимые средства и рабочую силу, то смогли бы форсированными темпами построить ставшее отныне необходимым большое число подводных лодок и использовать их в боевых действиях, когда еще не было слишком поздно. Тогда подводная война, а быть может, и война в целом развивалась бы совсем иначе.

Наше правительство не извлекло никаких уроков из событий Первой мировой войны. Мы вновь вступили в войну с совершенно недостаточным числом подводных лодок. Более того, несмотря на опыт Первой мировой войны, мы в ходе развернувшихся боевых действий сделали далеко не все для укрепления подводных сил. Произошло это потому, что политическое руководство и его военные советники из состава сухопутных сил и авиации полагали (во всяком случае, до конца 1942 года), что смогут выиграть на суше войну, в которой нашими главными противниками являлись великие морские державы.

Эскортные авианосцы, противолодочные группы и бомбардировщики дальнего действия добились успеха главным образом благодаря новинке – радиолокационной станции, работавшей на дециметровых волнах. Радиолокатор позволил противнику в любое время дня и ночи, в любую погоду, в темноте, тумане и вне видимости определять местонахождение идущих в надводном положении подводных лодок и выходить на них в атаку.

Насколько радиолокация ухудшила положение подводных лодок при атаках конвоев, показывают действия против следовавшего на Средиземное море американского конвоя в середине марта 1943 года в районе Азорских островов. Надо было сделать все, чтобы помочь нашим войскам, положение которых на тунисском плацдарме с каждым днем становилось все сложнее. Мы несколько раз, находясь еще далеко от африканского побережья, пытались перехватить конвои, предназначенные для американской армии вторжения, и атаковать их на переходе на свободных просторах Атлантики.

12 марта в 500 милях к юго-западу от Азорских островов для перехвата ожидаемого конвоя была развернута завеса подводных лодок, входивших в состав группы «Унферцагт». В тот же вечер одна из лодок завесы (U-130) обнаружила конвой и доложила о нем. В следующую ночь U-130 уничтожили. Из-за этого контакт с противником был утерян. Его удалось восста-

новить только 14 марта после организации новых завес подводных лодок.

Теперь вблизи конвоя оказалось девять лодок. Но им не удалось сблизиться с транспортами. На этот раз у противника не было воздушного охранения, но тем не менее его эскадренные миноносцы из состава дальнего охранения с помощью радиолокаторов обнаруживали подводные лодки еще на горизонте, то есть на расстоянии 10–15 миль, шли на сближение с ними, оттесняли и атаковывали их глубинными бомбами.

Ввиду создавшегося положения командование подводных сил 16 марта приказало подводным лодкам поддерживать контакт с противником, находясь на максимальном удалении, то есть по дымам пароходов или с помощью поисковых радиолокационных приемников, обнаруживших работу радиолокационных станций противника, и следовать за пределами досягаемости радиолокационных средств эскадренных миноносцев. После того как лодки выйдут на позицию, они должны еще до появления на видимости головного эсминца охранения погрузиться для атаки противника из подводного положения.

Применяя этот метод, приходилось мириться с тем, что лодки, находясь в подводном положении, могли лишиться возможности нанести удар, если бы идущий противолодочным зигзагом конвой уклонился в сторону.

И все же этот метод принес кое-какие успехи. Ударами из подводного положения четыре судна общим тоннажем 28 018 рег.-бр. тонн и несколько судов было повреждено. С 17 марта конвой стали прикрывать с воздуха самолеты, прибывшие из Гибралтара. Ввиду появления самолетов 19 марта действия против конвоя были прерваны.

В ходе боев выяснилось, что, по крайней мере в районах со спокойной погодой, особенно благоприятствующей работе радиолокационных средств, с помощью одного только корабельного охранения конвоя можно значительно затруднить или даже полностью воспрепятствовать сближению лодок в подводном положении с конвоем.

В конце марта нескольким подводным лодкам из группы «Унферцагт» удалось атаковать еще один конвой между Канарскими островами и побережьем Африки и ударами из подводного положения потопить три судна. Однако после этого самолеты берегового базирования стали прикрывать конвой настолько тщательно, что подводные лодки в ходе четырехдневного преследования уже ни разу не смогли подойти к нему. Почти все

подводные лодки получили повреждения от авиационных и глубинных бомб, а трем из них вследствие особо тяжелых повреждений пришлось уйти в пустынные морские районы.

В марте 1943 года выяснилось, что и в отдаленных операционных районах, например в Карибском море, к юго-востоку от острова Тринидад, благодаря использованию радиолокации противолодочная оборона противника стала более эффективной. Лишь U-150 сумела использовать благоприятный случай: 8 марта у побережья Гвианы, близ Кайенны, она обнаружила конвой, следовавший к Тринидаду. В ходе двухдневного преследования подводная лодка потопила три судна общим тоннажем 18 240 рег.-бр. тонн и нанесла повреждения торпедами еще пяти судам общим тоннажем 35 890 рег.-бр. тонн. Тот факт, что эти пять судов не были потоплены, особенно ярко показывает, как отрицательно отражалось на действиях подводных лодок отсутствие у торпед надежного неконтактного взрывателя.

Даже в районе Кейптауна каждая из подводных лодок в марте потопила в среднем всего лишь по одному-два судна. Только U-160 добилась более значительных успехов. К югу от Дурбана она атаковала конвой и потопила четыре судна общим тоннажем 25 852 рег.-бр. тонны, а также повредила торпедами еще два судна общим тоннажем 15 224 рег.-бр. тонны.

В ходе боев с конвоями в марте значительная часть подводных лодок израсходовала запасы топлива и торпед. Поэтому лодки должны были возвратиться в базы. В результате в начале апреля в Северной Атлантике образовался «вакуум» подводных лодок. Лишь начиная с середины апреля группа подводных лодок «Мейзе» снова вышла к Ньюфаундленду, развернувшись северо-восточнее мыса Рейс. Кроме того, в последние дни апреля несколько подводных лодок находилось на переходе из Бискайского залива в Северную Атлантику. Одна из лодок, курс которой проходил значительно южнее остальных, в 400 милях севернее Азорских островов обнаружила конвой, следовавший курсом на восток. Это был «НХ-223». Он избрал этот окольный маршрут, уводивший его далеко на юг, чтобы наверняка обойти группы подводных лодок, которые, по предположению англичан, находились на главном, северном, маршруте.

Четыре подводные лодки, вышедшие из базы поодиночке, получили приказ атаковать этот конвой. В течение дня они поочередно настигли его. Но в условиях почти безветренной погоды и при спокойном состоянии моря, характерном для южных районов, лодки были обнаружены радиолокационными

средствами чрезвычайно мощного охранения конвоя и подверглись длительным атакам глубинными бомбами. Обычное охранение конвоя на этот раз оказалось усиленным «вездесущей» противолодочной группой «Оффа»[1]. В итоге лодкам удалось потопить только одно судно тоннажем 7487 рег.-бр. тонн. Но и с нашей стороны не обошлось без потерь – погибла подводная лодка U-175.

Один из очередных, следовавших в Англию конвоев также избрал этот окольный южный маршрут, но 18 апреля его обнаружила наша подводная лодка. По-видимому, противник не знал расположения группы подводных лодок «Мейзе», которые были развернуты севернее.

Я отказался от мысли атаковать этот конвой тем небольшим числом лодок, которые здесь находились. Безветренная погода ставила их в слишком неблагоприятное положение.

Против атаки конвоя в этом районе говорили и высокие потери, как правило, не соответствовавшие достигнутым результатам.

После того как этот конвой был обнаружен еще раз южнее точки первоначального контакта, возник вопрос:

когда и куда именно переразвертывать группу подводных лодок «Мейзе», поскольку ее уже обошли два конвоя, и следует ли вообще это делать? Вопрос заключался в том, изберет ли окольный южный маршрут и очередной конвой «НХ-234» или же он опять пойдет через Северную Атлантику, поскольку предыдущий конвой «НХ-233» обнаружил на юге подводные лодки. Все сомнения разрешились, когда мы получили донесение радиоразведки о том, что конвой «НХ-234» от мыса Рейс резко изменил курс на север, стремясь избежать встречи с подводными лодками на юге и обойти группу «Мейзе» с запада.

Группа «Мейзе» получила приказ идти полным ходом на северо-запад. 21 апреля она обнаружила конвой «НХ-234». Одновременно одна из лодок этой группы натолкнулась на другой конвой, который шел курсом на юго-запад.

Вечером того же дня из-за тумана и снегопада лодки потеряли из виду оба конвоя. Однако три судна общим тоннажем 13 428 рег.-бр. тонн им все же удалось потопить.

23 апреля U-306, которая вышла в свой первый боевой поход, обнаружила конвой, следовавший из Галифакса. Несмотря на усилия охранения и плохую видимость, она в течение всего

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 372.

дня поддерживала контакт с конвоем и навела на него другие лодки.

Но из-за плохой видимости (дождь, град, туман и снежные заряды) крупных успехов в атаке конвоя добиться не удалось. Два судна общим тоннажем 13 394 рег.-бр. тонны было потоплено и одно (5313 рег.-бр. тонн) повреждено. В бою с этим конвоем мы потеряли U-189 и U-191.

Хороших результатов в апреле 1943 года удалось достигнуть в районе Фритауна. Непосредственно у гавани было потоплено пять одиночных судов. Кроме того, U-515, которая действовала против конвоя, направлявшегося во Фритаун, удалось добиться крупного успеха. Вот что докладывал тогда командир U-515:

«...30 апреля. 21.00. Нахожусь в 90 милях южнее Фритауна. Дымы по истинному курсу 145°, дистанция 15 миль. Полагаю, это конвой, следующий на северо-запад. 14 крупных груженых судов средним тоннажем от 6000 до 7000 рег.-бр. тонн, три эсминца, пять сторожевых кораблей. Отошел в темном дождевом шквале. Охранение впереди по курсу и с бортов очень сильное, зашел конвою с кормы.

22.56–23.01. Темная ночь, частые зарницы. Глубина 5 метров. Шесть прицельных одиночных выстрелов по пяти транспортам и танкеру. Все попадания – в середину корпуса. Охранение с правого борта ведет огонь осветительными снарядами и пускает ракеты. Один эсминец на курсовом нуль, один сторожевой корабль и один эсминец с левого борта. Погрузился и прошел 170 метров. Взрывы глубинных бомб на среднем удалении. Сильные шумы от идущих ко дну судов. Зарядил аппараты тремя электрическими торпедами.

1 мая. 01.30. Всплыл. Иду в район атаки. На большой площади множество обломков. Вижу освещенные шлюпки и плоты. Сторожевой корабль принимает на борт уцелевших. Атаковать его не удается. При осмотре не обнаружил ни одного поврежденного судна. Начинаю преследование.

05.13. Восстанавливаю контакт с конвоем. Очень темная ночь. Проникаю в боевой порядок конвоя с его хвоста.

05.40. Три прицельных одиночных выстрела по трем крупным транспортам. Глубина 7 метров. Точные попадания, транспорты начинают идти ко дну.

05.49. Осветительные гранаты и ракеты. Два эсминца на остром курсовом угле. Срочное погружение. Глубина места 80 метров. Глубинные бомбы. Асдик. Ухожу почти по дну в глу-

боководный район. С правого борта – шумы от идущих ко дну транспортов. Вдалеке слышатся многочисленные разрывы глубинных бомб...»

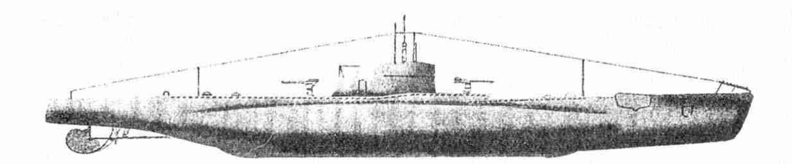
Так скупо, по-деловому докладывал Хенке. Критически взвесив все, Хенке донес о потоплении восьми судов общим тоннажем 50 000 рег.-бр. тонн. В действительности же, согласно имеющимся сейчас данным, он потопил восемь судов общим тоннажем 49 196 рег.-бр. тонн.

С самого начала войны я неизменно внушал командирам лодок: «Оценивайте точно и осторожно». И Хенке в данном случае следовал моему совету как нельзя лучше.

В конце апреля «вакуум подводных лодок» в операционных районах удалось преодолеть. 1 мая одновременно четыре группы лодок были готовы к действиям против конвоев. После основательного изучения опыта последних недель их развернули в Северной Атлантике на предполагаемых маршрутах движения конвоев.

С 1 по 3 мая в районе восточнее Ньюфаундленда три группы подводных лодок безрезультатно пытались обнаружить конвой, который был запеленгован гидроакустиками одной из подводных лодок. Конвой обошел группы подводных лодок с запада и, по-видимому удачно выполнив ложный маневр, отвлек лодки на восток.

В тот момент, когда командование подводных сил собиралось отдать новое приказание введенной в заблуждение завесе подводных лодок, в ее расположение врезался конвой, следовавший с востока. Создалась чрезвычайно благоприятная в тактическом отношении обстановка для ударов подводных лодок. В первую же ночь одиннадцать из них сблизились с конвоем и потопили пять судов. После этих атак конвой, по всей вероятности, рассредоточился, потому что на следующий день были обнаружены лишь отдельные группы транспортов под сильным охранением эсминцев. Теперь мы знаем, что для усиления постоянного охранения конвоев из Сент-Джонса (остров Ньюфаундленд) выслали пять эсминцев и что позднее к ним присоединилась еще одна эскортная группа в составе пяти военных кораблей. Из Исландии выслали самолеты дальнего действия. Охранение, таким образом, оказалось очень сильным. Несмотря на это, в светлое время суток 5 мая было потоплено четыре судна. Вечером 5 мая 15 подводных лодок сохраняли контакт с конвоем, так что в течение ночи можно было ждать новых атак.



Подводная лодка Х-2 (Великобритания). ***Водоизмещение:*** *1000/1280 тонн.* ***Размеры:*** *70,5 × 6,8 × 4 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, дизель/электродвигатели.* ***Вооружение:*** *два 100-мм (3,9") орудия, восемь 533-мм (21") торпедных аппаратов.* ***Спущена на воду:*** *март 1934 г. Х-2 — бывшая итальянская подводная лодка «Galileo». Во время первого же патрулирования в 1940 г. захвачена англичанами. Под обозначением Х-2 во время Второй мировой войны служила в составе английского флота.*

Дальнейший ход событий в «Журнале боевых действий командующего подводными силами» излагается следующим образом:

«Примерно за два часа до наступления темноты внезапно спустился туман. Он стал довольно быстро сгущаться. Из-за этого не удалось использовать большие возможности, которые имелись этой ночью. Почти все лодки вновь потеряли контакт с противником. В последний раз его видели около 04.00. Если бы туман спустился хотя бы на шесть часов позже, наверняка удалось бы потопить новые суда. Так из-за тумана рухнули наши надежды на успех. Ни одной из лодок не удалось больше добиться какого-то результата. В свою очередь, 15 лодок были атакованы во время тумана глубинными бомбами, причем шесть из них подверглись артиллерийскому обстрелу эсминцев, обнаруживших их с помощью радиолокационных станций. Не имея средств противодействия радиолокации противника, лодки оказались в чрезвычайно невыгодном положении, полностью исключавшем возможность достижения успеха».

Действия против конвоя пришлось прервать. В ходе боя противник потерял 12 судов общим тоннажем 55 761 рег.-бр. тонна, мы же лишились семи подводных лодок. Такие высокие потери были недопустимы. Несмотря на потопление 12 судов, я расценил этот бой с конвоем как поражение. Был сделан и еще один вывод:

«Работа средств радиолокационного обнаружения на самолетах и надводных кораблях противника не только чрезвычайно тяжело отражается на боевых действиях каждой отдельной

подводной лодки. Радиолокатор позволяет также противнику, и он использует эту возможность, обнаруживать подводные лодки и обходить их. Это означает, что средства радиолокации вскоре лишат подводную лодку ее самого главного качества – скрытности».

Сейчас нам известно, что силы охранения конвоя имели радиолокационные станции новейшего типа, работавшие на волне 10 сантиметров. Наши поисковые приемники не были рассчитаны на прием таких волн. Таким образом, противник обнаруживал лодки, а они не знали об этом.

До тех пор пока подводные лодки не имели приемников, способных обнаруживать радиолокационные посылки, борьба с конвоями в условиях плохой видимости становилась невозможной.

Аналогичные выводы нам пришлось сделать в период с 9 по 13 мая в ходе действий против конвоев «HX-237» и «SC-129».

Так, например, при очень хороших условиях видимости в бою с конвоем «SC-129» «одиннадцать лодок из числа установивших с ним контакт еще в светлое время суток были обнаружены кораблями охранения и оттеснены. Этот факт свидетельствует о том, что противник с поразительной точностью смог обнаружить лодки вблизи конвоя... Поскольку до сего времени такого быстрого обнаружения в подобных масштабах не наблюдалось, не исключена возможность, что противник использовал превосходно функционирующий радиолокатор нового типа»[1].

Из состава этих двух конвоев удалось потопить только пять судов общим тоннажем 29 016 рег.-бр. тонн, но и мы потеряли три подводные лодки. Самолеты, базирующиеся на авианосец «Байтер», в ходе второго дня боя значительно затрудняли подводным лодкам атаки конвоев «HX-237» и «SC-129», но тем не менее во многих случаях было вполне достаточно и одного корабельного охранения. Своевременно обнаруживая подводные лодки, корабли мешали им наносить удары.

Подавляющее превосходство сил и средств противолодочной обороны противника окончательно подтвердилось в ходе действий против конвоев «SC-130» и «HX-239». Между силами непосредственного охранения конвоев и специально подготовленными к борьбе с подводными лодками противолодочными группами организовали тесное взаимодействие. Установили и непрерывное воздушное охранение, которое несли самолеты,

[1] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 14 мая 1943 года.

базирующиеся на авианосцы, а также авиация берегового базирования. Дали о себе также знать и оборудование кораблей и самолетов радиолокационными станциями нового типа, и новые тяжелые глубинные бомбы, и модернизированные бомбосбрасыватели. Все это делало невозможным дальнейшее воздействие по конвоям. Из состава конвоев «SC-130» и «HX-239» не удалось потопить ни одного судна. О потерях, которые мы понесли в ходе борьбы против этих конвоев в решающие для подводной войны майские дни 1943 года, а также на переходах морем во всех других районах, особенно в Бискайском заливе и в Северной Атлантике, я узнавал лишь постепенно. Потери резко возросли. К 22 мая мы уже потеряли 31 подводную лодку. Эта ужасающая цифра была для нас неожиданным ударом, так как, несмотря на значительное усиление противолодочной обороны противника на четвертом году войны, роста потерь подводных лодок до сего времени не наблюдалось.

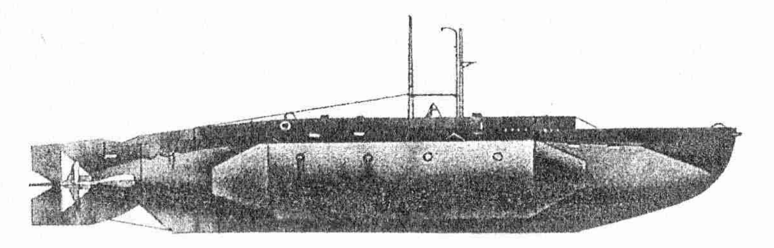
Из числа находившихся в море подводных лодок мы потеряли (в процентах):

1939	год		17,5
1940	»		13,4
1941	»		11,4
1942	»	(январь–июнь)	3,9
1942	»	(июль–декабрь)	8,9
1943	»	(январь–март)	9,2

В первые месяцы войны потери были наиболее высокими. Объяснялось это техническими недостатками подводных лодок и отсутствием боевого опыта у экипажей. Наиболее низкими потери оказались в первой половине 1942 года, во время действий в американских водах, где противолодочная оборона была слабой.

Если исключить эти два нехарактерных периода, то получится, что до конца 1942 года мы теряли ежемесячно в среднем 11,2 процента из числа находившихся в море подводных лодок. Таким образом, во втором полугодии 1942 года потери были ниже средних показателей.

С начала 1943 года действия подводных лодок все сильнее концентрировались на борьбе с конвоями, что видно из сопоставления цифр потоплении судов из состава конвоев с общими данными потоплении. Во втором полугодии 1942 года это соотношение составило в среднем 39 процентов, а в первые три



*Малая подводная лодка **X-5** (Великобритания). **Водоизмещение:** 27/30 тонн. **Размеры:** 15,7 × 1,8 × 2,6 м. **Силовая установка:** двухвальная, дизель/электродвигатели. **Максимальная скорость:** 6,5/5 узлов. **Вооружение:** две магнитные мины на палубе. **Спущена на воду:** 1942 г. Самым ярким событием, связанным с лодками этого класса, является предпринятая в 1943 г. попытка потопить немецкий линкор «Tirpitz». X-5 исчезла во время этой операции бесследно*

месяца 1943 года – 75 процентов. Но борьба с конвоями сложнее и опаснее, чем использование подводных лодок против одиночных судов в удаленных районах. И все же, несмотря на перенесение центра тяжести усилий подводных лодок на борьбу с конвоями, потери возросли лишь незначительно: с 8,9 до 9,2 процента.

Этот показатель, конечно, не мог послужить предупредительным сигналом для внезапно выявившегося теперь резкого увеличения потерь.

Не раз в ходе подводной войны бывали и неудачи, и кризисы. Они неизбежны во всякой войне. Но их всегда удавалось преодолеть, потому что боевая мощь подводных лодок в основном сохранялась. Теперь же положение изменилось. Радиолокация, особенно самолетная, почти полностью ликвидировала боевую мощь подводных лодок в надводном положении. В дальнейшем уже нельзя было применять тактику «стай» в борьбе против конвоев в Северной Атлантике, которая являлась главным операционным районом, наиболее тщательно охраняемым с воздуха. Эту борьбу можно было возобновить лишь в случае существенного усиления боевой мощи подводной лодки.

Сделав соответствующие выводы, я приказал лодкам покинуть Северную Атлантику. 24 мая подводным лодкам передали приказ: с соблюдением всех мер предосторожности переразвернуться в район к юго-западу от Азорских островов.

В битве за Атлантику мы потерпели поражение. Английские авторы писали по поводу этой победы следующее:

«Никогда уже больше сражение не достигало подобного накала, никогда уже больше не оказывалось оно в таком неустойчивом равновесии, как весной 1943 года. Поэтому можно с полным правом утверждать, что победа, о которой здесь рассказывается, явилась решающим переломным моментом войны[1] после 45 месяцев непрерывных боев, более упорных и ожесточенных, чем это смогут представить себе будущие поколения».

Мощная морская и воздушная противолодочная оборона обеих великих морских держав подавила немецкие подводные силы в основном с помощью новых средств радиолокации.

---

[1] На протяжении всей Второй мировой войны Атлантический театр военных действий являлся второстепенным театром, и действия на нем, какими бы эффективными они ни были, не могли создать решающего переломного момента в войне. Речь могла идти лишь о «соревновании» между подводными лодками и силами противолодочной обороны, в котором преимущество оказывалось то на одной, то на другой стороне. – *Прим. ред.*

18. ЗАДАЧИ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ В 1943–1945 ГОДАХ

Проблемы морских вооружений

После моего вступления на пост главнокомандующего принципиального изменения задач ВМС не произошло.

Существование Англии зависело от морских коммуникаций. На бесперебойном их функционировании и строилась вся англо-американская стратегия.

Обе великие морские державы обладали гигантскими ресурсами. Для них проблема заключалась в том, чтобы доставлять через океан людей и материалы туда, где они были нужны. Эта проблема являлась краеугольным камнем всего военного планирования.

Препятствовать с помощью всех средств воздушной и морской войны морским перевозкам союзников – вот в чем по-прежнему состояла наша задача в военных действиях на море. Это означает, что уничтожение тоннажа оставалось основной целью германского морского командования. Подводные лодки и в дальнейшем оставались главным боевым средством. Поэтому моя первейшая задача заключалась в максимальном усилении подводной войны.

В этот период противник рассматривал проблемы ведения войны с аналогичной точки зрения. На конференции в Касабланке в январе 1943 года было принято решение о том, что первейшая задача союзников заключается в уничтожении подводных лодок и что верфи и базы подводных лодок должны стать важнейшими объектами ударов англо-американских бомбардировщиков[1].

---

[1] На конференции в Касабланке обсуждалось и было отвергнуто Англией предложение комитета начальников штабов США об открытии второго фронта в Западной Европе. Рузвельт и Черчилль достигли соглашения о том, что главным театром военных действий является бассейн Средиземного моря. Таким образом, вопрос о создании второго фронта отложили на неопределенное время. В связи с этим решением Советское правительство заявило, что «дело идет здесь не просто о разочаровании Советского Правительства, а о сохранении его доверия к союзникам, подвергаемого тяжелым испытаниям». (Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-Министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М., Госполитиздат, 1957, т. I, с. 138.) – *Прим. ред.*

Это решение конференции в Касабланке в феврале 1943 года нашло свое отражение в английской прессе. Подводную лодку объявили врагом номер один, и печать потребовала объединить все силы, чтобы выиграть, наконец, битву за Атлантику.

Усилия предполагалось концентрировать не только на борьбе с подводными лодками, но и на строительстве новых торговых судов.

В феврале 1943 года мы полагали, что Англия и США уже с декабря 1942 года строят больше, чем мы можем топить. Мы рассчитывали, что за декабрь 1942 года и январь 1943 года тоннаж союзников возрастет примерно на полмиллиона тонн [1].

Однако сегодня мы знаем, что дело обстояло иначе. В результате наших действий на море тоннаж союзников вплоть до июля 1943 года непрерывно уменьшался, и только начиная с этого времени тоннаж вновь построенных судов превысил потери. В книге Роскилла «Война на море» по этому поводу сообщается следующее:[2]

«Если бы не удалось добиться этой победы в строительстве новых судов, потери эскортных эсминцев, авиации и экипажей торговых судов оказались бы напрасными. До тех пор пока враг топил больше судов, чем мы могли построить, окончательная победа оставалась под вопросом. И немцы прекрасно понимали это»[3].

Поскольку в Англии и в США уже стали строить судов больше, чем мы могли потопить, в феврале 1943 года стало ясно, что в битве за тоннаж мы вряд ли сможем победить обе морские державы. Теперь, через три с половиной года войны, время в этом отношении уже, вероятно, было упущено. Германское

---

[1] Обзор военной обстановки штаба руководства войной на море от 20 февраля 1943 года.

[2] *Roskill S. W.* Vol. II, p. 379.

[3] В Первую и Вторую мировые войны так называемая подводная война сводилась в конечном счете к состязанию производительных сил Германии, с одной стороны, и США и Англии – с другой. Для Германии сущность этого состязания заключалась в строительстве возможно большего числа подводных лодок, для союзников – в создании возможно более мощных противолодочных сил и в восстановлении потопленного подводными лодками транспортного тоннажа. Надежда Германии на победу в этом состязании основывалась на неправильном учете соотношения своих производственных возможностей и противника. Однако главным просчетом фашистской Германии явилось нападение на Советский Союз, отвлекшее все ее усилия на советско-германский фронт, что решающим образом содействовало успеху США и Англии в борьбе с подводной угрозой. – *Прим. ред.*

правительство упустило момент, когда сразу же, с самого начала войны не повело битву за Атлантику в полную силу и своевременно не подготовило для этой цели достаточное число подводных лодок. Хотя нарушить морские коммуникации противника теперь уже было невозможно, битву за тоннаж все равно следовало продолжать. Ведь она оставалась нашим единственным «наступательным оружием» против обеих морских держав, с помощью которого мы по-прежнему могли наносить им серьезные потери.

Что же касается общей военной обстановки, то в феврале 1943 года мы повсюду вынуждены были отступать: на Восточном фронте – под давлением превосходящих сил русских, а в Северной Африке, на Тунисском плацдарме, – под ударами англосаксов. Военно-морское командование должно было помогать обороняющимся сухопутным войскам, продолжая действия на морских коммуникациях противника, поскольку и подвоз снабжения для войск в Северной Африке, и крупные поставки военных материалов в Россию находились в зависимости от состояния морских сообщений[1].

И даже если бы противолодочная оборона противника в битве за Атлантику усилилась настолько, что мы лишились бы возможности наносить ему ощутимые потери в тоннаже, борьбу на морских коммуникациях союзников все равно следовало продолжать, чтобы держать противника под угрозой и сковывать его силы.

В оценке обстановки, составленной штабом руководства войной на море, по вопросу влияния потерь тоннажа на общее военное положение противника было сказано следующее[2]:

«Еще более существенное влияние расходование огромного количества материалов, боевых средств и живой силы оказывает на создание бесчисленных морских и воздушных соединений противника, используемых для активной противолодочной обороны. Если бы угроза, создаваемая войной против тоннажа, отпала, то, без сомнения, высвободился бы совершенно невероятный военный потенциал противника для использования его в других районах.

---

[1] Как известно, объем американо-английских поставок в Советский Союз в период Второй мировой войны не превышал четырех процентов промышленной продукции, производившейся в Советском Союзе. – *Прим. ред.*

[2] Штаб руководства войной на море, документ № С-1629/43 от 18 августа 1943 года.

Это не только повлияло бы на обстановку на суше и особенно в воздухе. Высвободилось бы большое число соединений легких сил флота противника для действий по защите морских коммуникаций. Силы нашего флота (их не хватает и теперь) не смогли бы противостоять все возраставшему превосходству противника в прибрежных водах, так что, например, Норвегию, которая зависит от снабжения морем, противник мог бы захватить и без прямого вторжения, поскольку она оказалась бы отрезанной от источников снабжения.

Ввиду этого германское военно-морское командование считает необходимым не ослаблять эффективности действий против тоннажа.

...Даже если подводным силам не удастся полностью преодолеть нынешние трудности и добиться прежних успехов, нужно не жалеть сил для помощи подводникам, так как их действия во многом способствуют уничтожению или сковыванию военного потенциала противника...»[1].

Наряду с наступательными задачами перед ВМС стояли и задачи оборонительного характера. Они заключались в обороне нашего побережья от высадки десантов, в прикрытии портов и баз и обеспечении прибрежных морских коммуникаций.

В Норвегии мы должны были оборонять побережье протяженностью 2200 километров – от финской границы к востоку от Нордкапа вплоть до шведских территориальных вод в Скагерраке. Еще большую протяженность имели берега Дании, Голландии, Бельгии, Северной и Западной Франции. Подобные же оборонительные задачи существовали и на балтийском побережье, и на Средиземном море, в Южной Франции, Далмации и Греции, а также на находившейся в руках Германии части побережья Черного моря. Во всех этих районах военно-морские силы несли ответственность главным образом за безопасность портов. Простиравшиеся между ними участки побережья должны были оборонять сухопутные войска. Флот оказывал при этом поддержку своей дальнобойной артиллерией, установленной в некоторых важных для обороны пунктах. Однако подго-

---

[1] Эта оценка обстановки сделана с чисто ведомственных позиций. Ее цель – преувеличить вклад, внесенный в войну флотом, и особенно подводными лодками. Главной причиной скованности военного потенциала противника были отнюдь не действия германских подводных лодок, а выжидательная стратегия США и Англии, в основе которой лежала реакционная политика правящих американских и английских кругов. – *Прим. ред.*

товка обороны побережья и общее руководство ею были возложены на сухопутные силы.

Особое значение имело господство наших морских сил в прибрежных водах. Без этого наши подводные лодки и торпедные катера не могли бы выходить в море и возвращаться в базы.

Наши наступательные действия зависели также от того, насколько эффективно будут освобождаться от мин и охраняться от атак подводных лодок и самолетов противника наши прибрежные воды.

Базовые тральщики, сторожевые катера и прерыватели заграждений сопровождали выходившие в море германские подводные лодки вплоть до глубоководных районов открытого моря. Точно так же при возвращении подводных лодок в определенных пунктах их встречали корабли охранения и сопровождали до баз. Так, в 1942 году вдоль побережья Атлантики было осуществлено 1024 конвоирования подводных лодок[1]. Подобным же образом обеспечивался выход и вход других военных кораблей, а также особенно ценных блокадопрорывателей, доставлявших жизненно важное стратегическое сырье.

Еще более обширные задачи выполняли легкие силы флота по обороне и обеспечению прибрежных морских коммуникаций из Германии в оккупированные страны. Эти морские пути служили для снабжения войск и поддержания экономических связей между отдельными странами. Так, например, удержание Норвегии целиком зависело от снабжения войск морем. Перевозки руды из Киркенеса и Нарвика и доставка в Германию таких важных дефицитных металлов, как марганец, медь и аллюминий, из Петсамо производились морем вдоль побережья Норвегии. Это относилось и к импорту рыбы из Норвегии, который на 1943 год был запланирован в размере 500 000 тонн.

О масштабах задач по конвоированию, лежавших на наших силах флота, можно судить по тому количеству людей и материалов, которые в 1942 году были переброшены морским путем на Норвежском театре только для нужд германских вооруженных сил: 231 197 военнослужащих; 8974 транспортные единицы[2]; 7192 лошади; 907 822 тонны военного имущества.

Приходилось обеспечивать подвоз военных материалов и сил в Финляндию и прибалтийские страны и вывоз имевшей

---

[1] Штаб руководства войной на море, секретный документ № 642/43 от 1 марта 1943 года.

[2] По-видимому, автор имеет в виду автомашины и различного рода повозки. – *Прим. ред.*

важное военное значение руды из Швеции, а также обширные перевозки вдоль побережья Германии и Дании.

Прибрежное судоходство в Северном море использовалось главным образом для доставки скандинавской железной руды в порты Северо-Западной Германии и Голландии. Оттуда руда водным путем поступала в Рейнско-Вестфальский промышленный район. А в обратном направлении тем же путем в Северную Европу доставлялись уголь и кокс.

Аналогичные задачи выполняли наши военно-морские силы на Средиземном море. Надо было проводить конвои в Тунис и на остров Крит и охранять перевозки вдоль берегов Южной Франции и Греции. Переброшенные в Черное море германские военно-морские силы также использовались для обеспечения снабжения сухопутных сил.

Выполнение этих задач зависело от количества и качества боевых средств, находившихся в распоряжении ВМС. А флот в свою очередь зависел от производственных мощностей промышленности, поставлявшей эти средства.

В начале 1943 года в Германии не существовало единого руководства производством вооружения. Флот и авиация должны были самостоятельно изготовлять оружие для своих нужд. Лишь производство вооружения для сухопутных войск сосредоточивалось в руках министра военной промышленности.

В распоряжении флота находились определенные верфи и заводы. Промышленные мощности и выделенные для трех видов вооруженных сил квалифицированные рабочие были строго распределены. Важнейшее сырье для производства оружия – сталь – распределялось в центральном плановом управлении – органе, созданном министерством военной промышленности.

Когда меня назначили главнокомандующим, флот не был непосредственно представлен в центральном плановом управлении, хотя, как и военно-воздушные силы, сам занимался производством вооружения. До сего времени флот направлял свои заявки на требуемое количество стали в центральное плановое управление только в письменной форме. Удовлетворялись они всегда лишь в незначительной степени, и флот от этого сильно страдал. Кроме того, поскольку работавшие на нужды флота предприятия не имели возможности передислоцироваться или расшириться, темпы строительства подводных лодок, сторожевых кораблей и вооружения неизбежно замедлялись.

Органы, которые ведали вооружением армии и авиации, при распределении производственных мощностей заботились толь-

ко о собственных интересах. В итоге флот постоянно обходили при решении вопросов, связанных с удовлетворением его потребностей в вооружении.

Когда я вступил на пост главнокомандующего военно-морских сил, мне доложили, что для удовлетворения самых необходимых потребностей в вооружении флот должен получить в феврале 1943 года по крайней мере на 40 000 тонн стали больше, чем ему выделялось ранее. Поскольку министр военной промышленности без разрешения Гитлера не мог увеличить лимит стали для ВМС, я доложил Гитлеру о необходимости дополнительно выделить флоту на февраль 40 000 тонн стали. Он дал свое согласие. Таким образом, вопрос о снабжении сталью был решен только на один месяц. На будущее он оставался открытым. Но, конечно, его нельзя было всегда решать путем ежемесячных докладов Гитлеру. Поэтому я приказывал обстоятельно изучить потребности флота в стали и составить докладную записку.

Оказалось, что в начале войны флот ежемесячно получал 160 000 тонн стали, в 1941 году – в среднем по 177 000 тонн в месяц, а в 1942 году, несмотря на рост производства стали, лимит, выделяемый флоту, был снижен до 119 000 тонн в месяц. Ввиду этого в 1942 году вместо запланированных управлением морских вооружений в среднем двадцати двух с половиной подводных лодок в месяц удавалось строить только по девятнадцать с половиной лодок. Еще сильнее из-за отсутствия стали пострадало строительство крайне необходимых легких сил флота – миноносцев, торпедных катеров, тральщиков, сторожевых катеров, прерывателей заграждений и десантных судов. Их строительство сократилось на 46 процентов.

Только для того, чтобы выполнить уже утвержденную строительную программу 1943 года, не говоря уже о задуманном увеличении производства морских вооружений, ежемесячный лимит стали для покрытия нужд флота следовало увеличить на 60 000 тонн и довести до 181 000 тонн. Даже если бы это требование удалось выполнить полностью, флот получил бы всего-навсего 6,4 процента общего производства стали в Германии.

Изложив в таком духе «стальной вопрос», я добился решения Гитлера. 6 марта 1943 года он дал указание выделять флоту для производства вооружения каждый месяц дополнительно 45 000 тонн стали. Тем самым удалось, по крайней мере на первое время, обеспечить необходимое для удовлетворения самых неотложных нужд количество стали.

Другим узким местом, которое неблагоприятно отражалось на строительстве новых кораблей и сроках ремонта старых, было выделение флоту недостаточного числа квалифицированных рабочих. Из-за нехватки рабочей силы время пребывания подводных лодок на верфях постоянно приходилось увеличивать. Это вело к уменьшению числа лодок, находившихся в море, и тем самым к уменьшению количества потопленных судов противника. Если в 1941 году и в начале 1942 года продолжительность нахождения боевой подводной лодки в море относилась к продолжительности нахождения ее на верфи как 60 :40, то к концу 1942 года это соотношение было уже 40 : 60.

Все попытки, предпринятые мною в 1942 году, когда я занимал пост командующего подводными силами, добиться сокращения сроков ремонта ни к чему не привели, так как главное командование ВМС было ограничено в своих возможностях оказывать помощь рабочей силой.

Нехватка рабочих для строительства кораблей и создания морских вооружений возникла в первую очередь из-за призыва судостроительных рабочих в армию. Это была явная нелепость. Хорошо подготовленных рабочих-специалистов мобилизовали в армию, и в условиях, когда вообще едва хватало резервов живой силы, их приходилось заменять неквалифицированными рабочими, которых еще надо было обучать. А обучение требовало больших затрат времени и труда.

8 февраля 1943 года я доложил Гитлеру о сложившейся ситуации и ее возможных последствиях и попросил, чтобы рабочих, необходимых для строительства подводных лодок и надводных кораблей, а также производства вооружения для подводных сил освободили от призыва в армию. Я представил ему соответствующий проект указа о бронировании рабочих, который он подписал 9 февраля.

Решения об увеличении лимита стали и бронировании рабочих явились основными предпосылками для выполнения намеченной на 1943 год программы строительства флота. Однако было очевидно, что при усилении оборонительной и наступательной мощи противника эта программа окажется недостаточной в отношении как наших наступательных средств – подводных лодок и торпедных катеров, так и оборонительных – сил охранения. В первую очередь следовало усилить наши наступательные возможности, чтобы эффективность их по меньшей мере достигла прежней степени. Поскольку по сравнению с прошлым число уничтоженных судов в среднем на каждую лодку снизи-

лось, надо было иметь в море больше подводных лодок, чтобы добиться хотя бы прежних результатов. Поэтому необходимо было строить больше лодок, и притом строить быстрее.

Это относилось и к торпедным катерам. В нашем распоряжении находилось удобное для базирования торпедных катеров французское побережье Ла-Манша. Вдоль противоположного английского берега регулярно по графику проходили конвои. Корабли охранения разводили по портам прибывавшие в Англию из Атлантического океана торговые суда и прикрывали британское каботажное судоходство. Наша цель заключалась в возможно более частых атаках этих конвоев как можно большим числом торпедных катеров. До сего времени мы могли выделять для этой цели лишь незначительное число кораблей, потому что строительство новых единиц едва покрывало потери.

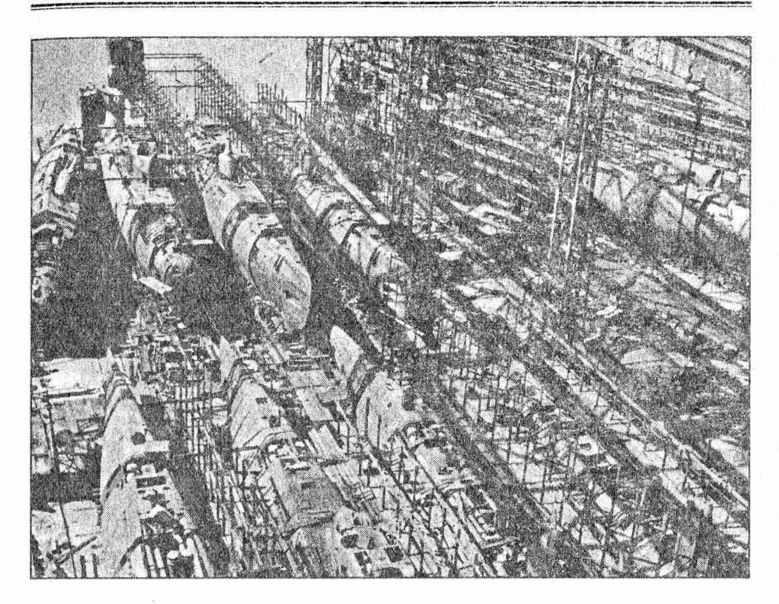
Поэтому в первую очередь следовало ускорить и усилить строительство подводных лодок и торпедных катеров.

Одновременно с планированием усиленного строительства наступательных средств командование ВМС изучало вопрос о том, в какой степени утвержденная программа строительства флота обеспечивает пополнение эскортных сил. Возмещают ли потери ежемесячно вступающие в строй новые корабли и будут ли они возмещать их в будущем, когда участятся атаки на наши прибрежные морские коммуникации? И вообще, хватит ли наличного и запланированного на будущее числа кораблей охранения для выполнения возложенных на них задач, когда они окажутся в более сложной обстановке?

Выяснилось, что уже теперь для большинства классов кораблей потери превышают пополнение флота новыми кораблями и что нынешняя судостроительная программа уже не восполняет потерь. Поэтому я приказал разработать увеличенную судостроительную программу.

Эта программа предусматривала, начиная со второго полугодия 1943 года, ежемесячное строительство 30 подводных лодок вместо предусмотренных прежней программой в среднем двадцати двух с половиной. Намечалось также увеличение строительства торпедных катеров с 24 до 72 единиц в год. Согласно программе намечалось ежегодное строительство 18 миноносцев, 74 базовых тральщиков, 72 катеров-тральщиков, 300 сторожевых катеров, 38 прерывателей заграждений и 900 десантных барж.

Эта программа привела военное строительство в соответствие с техническими и производственными возможностями. Однако



Строительство подводных лодок в Германии

осуществление ее предполагало, что флот будет дополнительно получать 30 000 тонн стали в месяц и что будут выделены 55 000 рабочих и соответствующие производственные мощности. Но и в этом случае участие флота в германском потреблении стали достигло бы всего 8,3 процента. Об этой новой программе Гитлеру доложили 11 апреля 1943 года. Он согласился с ее целесообразностью, но заявил, что не считает возможным изъять так много рабочих из промышленности и что лучше будет, напротив, включить эту увеличенную программу вооружений в общую производственную программу промышленности. Он считал, что министр военной промышленности должен привести наши завышенные заявки на сталь в соответствие с другими потребностями военной экономики. Поэтому следовало попытаться совместно с министром военной промышленности изыскать какие-то пути для осуществления программы, не перебрасывая рабочих с других предприятий.

Решение Гитлера побудило меня тотчас же проверить, правильно ли вообще, что флот во время войны сам занимается строительством кораблей и производством оружия, в то время

как большая часть военной промышленности сосредоточена в руках министра и, следовательно, общее положение по сравнению с мирным временем изменилось коренным образом. Прежде чем начинать переговоры с министром военной промышленности, мне следовало выработать ясную точку зрения по этому вопросу.

Министр вооружений и боеприпасов объединял в своих руках 83,3 процента всего германского промышленного потенциала. Остальные 16,7 процента находились в распоряжении флота и авиации. Министр военной промышленности в случае выхода из строя предприятий мог передавать заказы на другие заводы, в то время как флот имел в своем распоряжении строго определенные заводы и верфи, так что производство для нужд флота при выходе предприятий из строя срывалось. Кроме того, при восстановлении пострадавших от бомбардировок предприятий министр заботился в первую очередь о тех заводах, за которые нес ответственность. Это неизбежно приводило к столкновению интересов военной промышленности и военно-морских сил.

Глубоко изучив этот вопрос, я пришел к убеждению, что существующее положение в корне неправильно: оно тормозит вооружение флота и мешает выполнению возложенных на него задач. Ведь каждый вид вооруженных сил во время войны должен сражаться. Потребности в вооружениях обязан удовлетворять министр военной промышленности. Он отвечает за это, конечно при условии, что государственное руководство санкционирует эти потребности. Если бы министр военной промышленности принял на себя эту ответственность, он должен был бы выделять для нужд военно-морских сил необходимые средства и рабочую силу, а в случае выхода из строя предприятий – использовать свои большие возможности и обеспечивать быстрое возобновление производства.

Я спросил Шпеера, согласится ли он взять на себя ответственность за значительное увеличение производства морских вооружений. Изучив мое предложение, он дал согласие, но при условии, если Гитлер разрешит частично сократить промышленное производство для гражданских нужд. Этого требовала необходимость выполнения расширенной программы военно-морского строительства, поскольку сокращать производство для нужд армии и авиации было нельзя.

Гитлер дал разрешение. И мы со Шпеером подписали документ о военно-морских вооружениях. В нем было зафик-

сировано, что Шпеер принимает на себя строительство необходимых флоту военных кораблей. Чтобы заранее привести конструкции запланированных кораблей в соответствие с возможностями нашей промышленности, создали так называемую судостроительную комиссию. Она состояла из офицеров и чиновников-кораблестроителей главного командования ВМС, представителей промышленности и министерства Шпеера. Возглавлял комиссию адмирал, назначавшийся главнокомандующим ВМС. Судостроительная комиссия на основе опыта войны определяла требования, предъявляемые к типам военных кораблей, которые предполагалось строить; она изготовляла также типовые и рабочие чертежи. Споры, возникавшие между членами комиссии, представлявшими флот и министерство военной промышленности, разрешал главнокомандующий ВМС. Таким образом, вопрос о том, что строить, решал флот.

Комиссия, во главе которой стоял контр-адмирал Топп, впоследствии зарекомендовала себя очень хорошо. Правильным и ценным было то, что представители тех отраслей промышленности, которые должны были строить корабли с их вооружением и машинами, включались в работу уже в ходе разработки конструкций. Инженеры промышленных предприятий знали новые и более целесообразные пути технической реализации пожеланий военных по сравнению с теми, которые знали флотские инженеры. Это давало нам возможность избегать в ходе производства задержек и изменений.

Создание такого совместного учреждения по вооружениям из представителей военных, военно-технических и промышленных органов я считаю целесообразным не только в военное время.

31 марта 1943 года Гитлер утвердил договор о военно-морских вооружениях. С этого момента Шпеер принял на себя ответственность за ежемесячное строительство 40 подводных лодок и упомянутого выше числа торпедных катеров и кораблей охранения.

В совместном постановлении от 22 июля 1943 года Шпеер и я дополнительно зафиксировали более подробные организационные условия выполнения «судостроительной программы 1943 года» (приложение VII). Тем самым отпала необходимость в отделе, который делал все возможное, чтобы ускорить строительство подводных лодок.

Чтобы рассказать, какие типы подводных лодок были в конце концов заказаны, я должен вернуться к уже упоминавшимся преимуществам подводной лодки с большой скоростью хода,

которая, по возможности, могла бы вообще не всплывать в надводное положение, чтобы не оказаться обнаруженной радиолокаторами. Читателю известно, что с 1937 года мы надеялись создать подводную лодку Вальтера, использующую в качестве топлива перекись водорода. Поэтому командование подводных сил вовремя требовало, чтобы этот тип лодки был разработан как можно скорее.

Желая выяснить, когда мы сможем рассчитывать на вступление в строй подводной лодки Вальтера, в ноябре 1942 года я созвал в своем штабе в Париже совещание, на которое были приглашены Вальтер и ответственные за данный участок в конструкторском управлении главного командования ВМС конструкторы подводных лодок – Шюрер, Брёкинг, Эльфкен и Ваас.

В ходе совещания выяснилось, что лодка Вальтера для боевого использования не готова. В первые годы войны, когда все производственные мощности полностью использовались для строительства уже испытанных типов подводных лодок, лодке Вальтера уделялось мало внимания. Поэтому в ноябре 1942 года мы не могли еще взять на себя ответственность за немедленную передачу лодки Вальтера в серийное производство. А ведь только таким путем можно было обеспечить положение, чтобы лодки этого типа в максимально сжатые сроки в большом количестве стали вступать в строй. Командование подводных сил постигло горькое разочарование. Оно было обеспокоено явным усилением противолодочных средств противника, которые предназначались для борьбы с «надводной подводной лодкой».

На совещании в Париже Шюрер и Брёкинг предложили использовать обтекаемые обводы корпуса лодки Вальтера, уже прошедшей испытания, удвоить число аккумуляторных батарей и начать строить на базе существующей конструкции подводную лодку с большой скоростью подводного хода. Они полагали, что, если скорость подводного хода новой подводной лодки будет ниже скорости хода лодки Вальтера, все равно будет достигнуто значительное увеличение скорости хода по сравнению с имеющимися лодками. При тогдашних средних скоростях конвоев противника такое увеличение скорости хода окажется достаточным для эффективного использования подводных лодок под водой. Профессор Вальтер одновременно предложил снабдить подводные лодки специальным приспособлением, состоящим из системы шлангов, с помощью которых лодка, находясь в подводном положении, могла бы засасывать воздух для дизелей и отводить на поверхность отработанные газы. При наличии тако-

го устройства отпадала необходимость всплывать для зарядки аккумуляторных батарей. Таким путем на базе подводных лодок старого типа представлялось возможным удовлетворить потребность в подводных лодках с высокой скоростью подводного хода. Поскольку все элементы двигателя были известны и испытаны, такую лодку можно было скорее довести до серийного производства, чем подводную лодку Вальтера.

Я приветствовал это предложение. Разрешение на ускоренную разработку конструкции было получено. В Германии предполагалось немедленно приступить к проведению испытаний вентиляционной системы, предложенной Вальтером. Впоследствии эта система получила наименование «шноркель».

В июне 1943 года мне представили чертежи подводной лодки с большой скоростью подводного хода. Для размещения удвоенного числа аккумуляторных батарей требовалась большая лодка водоизмещением 1600 тонн. Она могла развивать в подводном положении в течение полутора часов скорость 18 узлов, а в течение 10 часов – от 12 до 14 узлов. Такая скорость была большим шагом вперед, поскольку прежние типы подводных лодок могли идти в подводном положении со скоростью хода не более пяти-шести узлов в течение лишь 45 минут. Новые лодки годились для действий против конвоев, так как противник в ближайшем будущем не мог увеличить скорость хода обычных конвоев более чем до 10 узлов. Более высокая скорость подводного хода лодки нового типа была также достаточной, чтобы дать ей возможность оторваться в подводном положении от преследования. В течение 60 часов лодка могла идти под водой малым ходом со скоростью 5 узлов. К тому же она была рассчитана на погружение на большую глубину и оснащена улучшенными гидроакустическими и радиолокационными станциями. Тем временем закончили, испытали и подготовили к принятию на вооружение «шноркель», и теперь лодка могла заряжать свои батареи не всплывая.

Выбор остановили именно на этом типе подводной лодки: она должна была появиться на флоте значительно скорее подводной лодки Вальтера. Но я не отказался и от работ по дальнейшей разработке лодки Вальтера, потому что только она со своей скоростью подводного хода, доходившей до 25 узлов, могла произвести в подводной войне революцию. Строительство трех лодок Вальтера продолжалось. Прежняя программа, согласно которой еще в 1943 году намечалось строительство 26 лодок Вальтера, была сохранена.

Наряду с подводной лодкой водоизмещением 1600 тонн «XXI» серии (из-за мощного электрического оборудования ее называли также «электролодкой») была сконструирована подводная лодка водоизмещением 300 тонн «XXIII» серии. Она имела подводный ход 12 узлов и предназначалась для действий в мелководных районах Северного моря у самого побережья Англии, а также на Средиземном море.

Конструкторское управление главного командования ВМС получило задание определить, когда и с использованием каких технических мощностей, материальных средств и рабочей силы обе новые серии лодок начнут в значительном числе поступать на флот.

Разработанный конструкторским управлением план предусматривал строительство сначала двух опытных лодок «XXI» серии. Их предполагалось построить за полтора года и передать в серийное производство лишь после испытаний. Конструкторское управление не считало возможным принять на себя ответственность за немедленную передачу в серийное производство не прошедших испытаний лодок новых серий. По этому плану обе первые лодки должны были быть готовы в конце 1944 года, и поэтому начать серийное производство раньше 1945 года было нельзя. В итоге лодки «XXI» серии появились бы на флоте в лучшем случае лишь в конце 1946 года. К тому же эта программа исходила из предпосылки, что Гитлер отдаст приказ о первоочередности строительства подводных лодок перед всеми другими программами военного производства и что это строительство обеспечат необходимыми материалами и требуемым числом квалифицированных рабочих.

Согласиться с такими длительными сроками было нельзя. В этой связи мы попросили министра военной промышленности дать указание, чтобы его министерство представило свою программу строительства подводных лодок.

Руководителем главного комитета кораблестроения, то есть органа, который согласно нашему договору должен был практически обеспечивать производство морских вооружений, Шпеер назначил Меркера – генерального директора заводов «Магирус», человека, не связанного с кораблестроительной промышленностью. Шпеер остановил свой выбор на этом промышленнике, потому что у него создалось впечатление, что верфи явно в недостаточной мере использовали современные методы строительства. Меркер предложил отказаться от строительства подводных лодок целиком на эллингах верфей и из-

готовлять их секциями на различных заводах, а верфям поручить только сборку секций, то есть заключительную стадию строительства.

Преимущество подобной организации строительства – экономия времени. Позднее выяснилось, что лодки такого же водоизмещения, как лодки «XXI» серии, при секционном строительстве можно было построить за 260 тыс. – 300 тыс. рабочих часов, в то время как для строительства этой же лодки прежним методом требовалось 460 тыс. часов. По плану Меркера первую лодку «XXI» серии предполагалось построить уже весной 1944 года. Кроме того, Меркер был готов принять на себя ответственность за немедленное серийное производство новых лодок. Это означало, что уже с осени 1944 года начнется массовое поступление их на флот.

Мне же предстояло принять весьма трудное решение. Те сроки строительства, которые утвердило конструкторское управление ВМС, были для меня при сложившемся положении неприемлемыми. В то же время секционное строительство по плану Меркера представляло собой метод, который никогда ранее не применялся при создании подводных лодок. Решение немедленно приступить к серийному строительству было, таким образом, связано с серьезным риском, хотя лодки предполагалось собирать из основных элементов, уже хорошо известных по прежним типам.

Я затребовал от Шюрера заключение по поводу того, имеются ли у него возражения против секционного строительства подводных лодок, особенно принимая во внимание ту большую нагрузку, которой подвергнется наружный корпус, например при взрывах глубинных бомб. Шюрер не стал возражать против секционного метода. После этого план Меркера приняли и 8 июля 1943 года представили на утверждение Гитлеру.

Было отдано распоряжение о переводе программы строительства подводных лодок на создание лодок «XXI» и «XXIII» серий.

«Программа строительства подводных лодок должна выполняться из расчета выпуска в среднем 40 лодок в месяц. Переход на строительство лодок других серий не должен вызывать перебоев в их производстве»[1].

---

[1] Приказ главнокомандующего военно-морских сил и министра военной промышленности от 13 августа 1943 года.

Отныне за выполнение программы отвечал министр военной промышленности.

Каковы же были результаты выполнения этих планов?

Кораблестроительная программа составлялась в период, когда воздушные налеты на германские промышленные центры были еще сравнительно незначительными. Выполнять же ее пришлось под градом бомб, которые начиная с осени 1943 года со все возраставшей силой обрушивались на Германию. Планомерное производство, рассчитанное на длительные сроки, оказалось невозможным[1]. Из-за разрушения верфей и транспортных средств то и дело приходилось передавать заказы на другие предприятия. Причем каждый раз приходилось заново согласовывать взаимно зависящие друг от друга сроки изготовления отдельных секций лодок. Такое непрерывное перераспределение заказов проводилось на совместных совещаниях управления вооружений главного командования ВМС и главного комитета кораблестроения.

Несмотря на то что обстановка значительно ухудшилась по сравнению с периодом, когда разрабатывалась программа, производство морских вооружений все же удалось поднять, но выдерживать намеченные сроки оказалось невозможным.

Во второй половине 1944 года в строй вступило 98 новых подводных лодок «XXI» и «XXIII» серий, а в течение первых трех месяцев 1945 года – 83 лодки.

В январе– марте 1945 года ежемесячно в среднем вступало в строй 26 подводных лодок общим водоизмещением 28 632 тонны.

В среднем в месяц строилось:

Год	*Количество лодок*	*Водоизмещение в тоннах*
1940	4,1	2656
1941	16,3	13 142
1942	19,9	16 380
1943	23,6	19 055
1944	19,5	18 374

---

[1] По совершенно определенным политическим причинам Дениц непомерно преувеличивает эффективность ударов англо-американской стратегической авиации по германской промышленности. Между тем, даже по оценке буржуазных исследователей, военная экономика Германии не была сколько-нибудь существенно дезорганизована этими ударами. Более того, производство основных видов военной продукции в фашистской Германии вплоть до 1944 года не только не сокращалось, но даже увеличивалось. – *Прим. ред.*

В области строительства надводных кораблей удалось ускорить постройку тральщиков и торпедных катеров. Так, в 1944 году кораблестроители сдали флоту 87 тральщиков и 62 торпедных катера, тогда как в 1943 году было построено 52 тральщика и 41 торпедный катер. А в предыдущие годы кораблей строилось еще меньше.

По другим классам кораблей число вновь построенных единиц увеличить не удалось из-за воздушных налетов. Некоторые корабли сознательно строились в значительно меньших количествах, потому что их военное значение ослабло.

Воздушные налеты на германские промышленные центры, усилившиеся с осени 1943 года, показали, насколько правильным было решение передать военно-морское строительство в ведение министра военной промышленности. Только он был в состоянии постоянно изыскивать новые возможности для перераспределения заказов в случае разрушения того или иного предприятия.

Промышленность флота при его ограниченных производственных мощностях совсем лишилась бы в этот период возможности заменять разрушенные бомбардировками предприятия новыми, и очень скоро она вообще прекратила бы свое существование.

Средиземноморский театр военных действий

В начале 1942 года союзники высадились в Северной Африке. Цель высадки заключалась в том, чтобы после захвата Северной Африки вновь открыть путь через Средиземное море вместо значительно более длинного маршрута вокруг мыса Доброй Надежды, а главное, чтобы нанести из Северной Африки удар по слабо обороняемому южному флангу Европы.

10 ноября 1942 года, нанеся противнику контрудар, мы заняли Тунис. Пока этот плацдарм находился в руках германо-итальянских войск, путь через Средиземное море для союзников был по-прежнему опасным. Это обстоятельство значительно затрудняло их следующий шаг – высадку в Южной Европе.

Пока мы удерживали Тунис, противники, стало быть, еще не достигли стратегической цели своей высадки в Северной Африке.

Боеспособность германо-итальянских соединений в Тунисе зависела от доставки им снабжения морем из Италии. Главная задача итальянского флота в этот период заключалась в про-

13 Зак. 506

водке конвоев, обеспечивавших это снабжение, и в защите их от воздушных и морских атак противника. Чем больше судов с материалами для германо-итальянской армии в Африке прибывало в Тунис, тем больше было шансов удержать Тунисский плацдарм и тем меньшей была опасность, что союзники решатся на высадку в Южной Европе.

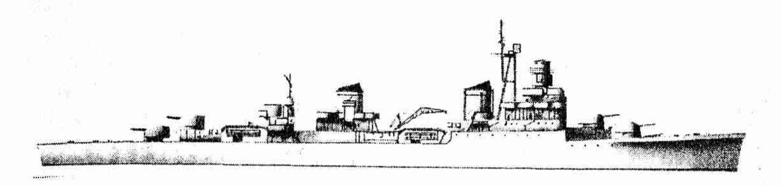
Противник оценивал тогда стратегическую обстановку точно так же. Главнокомандующий союзных войск в Северной Африке генерал Эйзенхауэр в своем докладе объединенному англо-американскому штабу отмечал, «что если не удастся немедленно затруднить приток подкреплений для германо-итальянских войск в Тунисе, положение американских войск и британской 8-й армии в Северной Африке, без сомнения, ухудшится»[1].

С моей точки зрения, итальянскому флоту надо было оказать любую возможную помощь личным составом и материальной частью, чтобы он мог выполнить возложенную на него задачу. Я доложил об этом Гитлеру и сообщил ему, что собираюсь вылететь с этой целью в Рим и встретиться там с командующим итальянским флотом. Гитлер дал свое согласие и послал Муссолини письмо, в котором сообщал о цели моего визита.

17 марта я нанес визит Муссолини. Он согласился, чтобы германский флот оказал помощь в охранении конвоев, следовавших в Тунис. Было решено также, что германский флот обеспечит суда конвоя зенитными орудиями и опытными расчетами, а итальянский флот передаст гермайскому шесть бывших французских миноносцев для использования их в качестве кораблей охранения конвоев, следующих в Тунис. Руководство перевозками оставалось в руках итальянцев. Вскоре германская помощь в организации защиты конвоев принесла свои плоды. В апреле в Тунис прибыл гораздо больший процент отправленных туда подкреплений и грузов, чем в предыдущие месяцы.

Но и этот успех не мог уже изменить судьбы германо-итальянской армии в Тунисе. После того как союзная авиация получила возможность использовать аэродромы, расположенные вблизи нашего плацдарма, она в конце концов прервала доставку подкреплений. 18 марта 1943 года, докладывая Гитлеру о своей договоренности с командованием итальянского флота, я высказал мнение, что для защиты перевозок морем необхо-

[1] Brasseys Naval Annual, 1948, p. 313.



Итальянский крейсер «Ulpio Traiano»(«Ульпио Трайано»). ***Водоизмещение:*** *5420 тонн.* ***Размеры:*** *143 × 14,4 × 4,9 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, турбоагрегаты.* ***Вооружение:*** *восемь 135-мм (5,3") орудий.* ***Спущен на воду:*** *1942 г. «Ulpio Traiano» был потоплен английскими подводными диверсантами в 1943 г. при достройке в порту Палермо.*

дима авиация и что одними силами флота справиться с авиацией противника невозможно.

Гитлер согласился со мной, но выразил надежду, что с помощью мероприятий германских военно-морских сил защита от атак авиации противника с малых высот должна улучшиться.

В действительности впоследствии оказалось, что бомбардировщики противника, шедшие на большой высоте, топили итальянские транспорты у африканского берега, после того как в открытом море охранение конвоя успешно отразило атаки подводных лодок и авиации. Превосходство противника в истребителях было настолько велико, что в конце концов создалось положение, при котором нам было абсолютно нечем бороться против усиливавшихся по мере приближения к побережью атак авиации по тунисским конвоям.

После потери в начале мая 1943 года Тунисского плацдарма следовало ждать нападения союзников на итальянские острова. Тунис же мы потеряли потому, что африканскому корпусу из-за недостаточного снабжения морем не хватало тяжелого вооружения и боеприпасов.

Теперь надо было принять соответствующие меры, чтобы не допустить повторения аналогичной ситуации при наступлении противника на острова Сардинию или Сицилию. Поэтому следовало воспользоваться моментом, пока не началось наступление противника и пока давление, которое оказывали превосходящие силы его авиации, было еще незначительным, и в первую очередь обеспечить снабжение Сицилии как наиболее вероятного объекта американо-английского наступления.

12 мая 1943 года я вылетел в Рим, чтобы совместно с командованием военно-морских сил Италии обсудить обстановку и вновь предложить помощь. В начале беседы адмирал Риккарди сделал, как записано в протоколе, следующее заявление о положении со снабжением Сицилии и Сардинии:

«Налеты авиации противника нанесли тяжелые потери в Мессинском проливе. Затруднилось снабжение острова Сицилия. Поскольку железные дороги на острове полностью выведены из строя, его приходится снабжать морем из Неаполя. Единственная возможность несколько улучшить положение с транспортом непосредственно на острове – это увеличить число грузовых автомашин. Перед войной Сицилия имела запасов на 40 дней, теперь же – всего на 8. Положение с продовольствием ухудшается с каждым днем, так как атаки авиации противника непрерывно усиливаются. Такое же положение сложилось и на острове Сардиния. Почти все оборудование порта Кальяри разрушено. Порт Торрес малопригоден, так что остается лишь Ольбия. Железные дороги на Сардинии сильно повреждены, поэтому вопрос можно решить только с помощью автомашин».

Командование итальянских военно-морских сил полагало, что вначале будет предпринято наступление на Сардинию, а вторжение на Сицилию последует позднее.

Наш ответ на итальянское заявление также зафиксировали в протоколе:

«Главнокомандующий германских ВМС считает, что наступление противника следует ждать в ближайшем будущем. Он констатирует, что мы не располагаем достаточными силами, чтобы помешать противнику и уничтожить либо его порты погрузки, либо транспорты с силами вторжения. Главнокомандующий направит новые германские подводные лодки на Средиземное море, хотя убежден, что они ни в коей мере не смогут предотвратить вторжения. Подводные лодки могут только мешать противнику. Поэтому наша задача – обороняться на суше.

Подготовиться к сражениям на море необходимо, но не они будут решающими. Решат вопрос только действия на суше. Поэтому главная задача флота – содействовать подготовке боев на суше. Это означает необходимость охранения морских коммуникаций. Поскольку наши силы и средства ограничены, нужно прежде всего подумать о решении этой задачи. Хорошо, если бы мы могли нанести противнику потери, пока он будет в пути, но этим следует заниматься лишь в том случае, если подобные

действия не отразятся на нашей системе снабжения. Проблема снабжения, и сейчас причиняющая затруднения, обострится еще сильнее. Мы видели в Тунисе, насколько сразу же возросли наши трудности, когда аэродромы противника только приблизились к нашим позициям. Даже небольшой плацдарм с аэродромом противника на Сардинии означает для нас серьезную угрозу. Из кампании в Северной Африке следует сделать следующий вывод: пока условия для нас еще сравнительно благоприятны, необходимо использовать время и подвезти запасы. Накопление запасов зависит от их доставки, сохранности и возможностей разгрузки. Эти факторы имеют решающее значение. Они требуют хорошо налаженной организации большого масштаба. Если система снабжения подведет, остров удержать не удастся. Между тем поражение на море не имело бы решающего значения. Поэтому мы должны использовать все имеющиеся средства, чтобы доставить на остров как можно больше грузов. Даже небольшие суда следует использовать для выгрузки в мелководных гаванях и открытых бухтах. Распределением запасов можно будет заняться позднее. Если не хватит малых судов, придется пустить в ход подводные лодки и крейсера для быстрой переброски запасов. Главнокомандующий убежден, что мы должны использовать имеющееся в нашем распоряжении время, так как трудности непрерывно растут. Поэтому задача заключается в том, чтобы сконцентрировать усилия на накоплении запасов. Нужно полностью использовать портовые сооружения. Ответственный итальянский офицер должен также получить право мобилизовать для этой цели гражданское население. Нельзя допустить, чтобы снова повторилось то, что случилось в Северной Африке, где мы потерпели поражение из-за парализации нашей системы снабжения. Главнокомандующий ВМС сделает все, что в его силах, чтобы помочь итальянскому военно-морскому флоту.

Четыре корабля противовоздушной обороны, три миноносца и максимально возможное число десантных судов и тральщиков будут переданы в распоряжение итальянского флота для подвоза снабжения. Хотя подводные лодки нужны для борьбы с противником, главнокомандующий использует их в качестве транспортных судов, потому что считает подвоз снабжения важнейшей проблемой. Если для разгрузки запасов будут использованы все, даже самые малые, гавани, остров удастся удержать».

Так было записано в протоколе. Но, несмотря на все усилия, мне не удалось добиться, чтобы главное командование ита-

льянских военно-морских сил со всей энергией и решительностью занялось подготовкой к обороне.

Когда 10 июля 1943 года союзники высадились на Сицилии, оказалось, что итальянские войска во многом утратили свою боеспособность. Поэтому мы должны были собственными силами принять необходимые меры для обеспечения наших войск и соединений в Италии, на случай если Италия заключит перемирие с противником или даже перейдет на его сторону.

Тем временем мы узнали, что новое итальянское правительство, вопреки заверениям, установило контакт с противником. В случае перехода Италии на сторону противника германское командование рассчитывало, как минимум, удержать Северную Италию.

На Средиземном море у германского флота не было сил, которые могли бы помешать итальянскому флоту выйти из портов на соединение с военно-морскими силами союзников, тем более что о предупредительных мероприятиях, например о минировании выходов из итальянских военных портов, не могло быть и речи. Такая операция была бы равносильна боевым действиям, направленным против вооруженных сил страны, которая официально еще считалась нашим союзником. Это неизбежно вызвало бы переход Италии на сторону противника, то есть такой политический акт, приближение которого мы, правда, предвидели, но который нам ни в коем случае не следовало провоцировать самим.

3 сентября 1943 года Италия тайком подписала соглашение о перемирии с союзниками. Вечером 8 сентября итальянский флот вышел из портов Специя, Таранто и Триест, чтобы согласно условиям перемирия быть интернированным на Мальте. Бадольо объявил о заключении перемирия. 13 октября итальянское правительство заявило, что находится в состоянии войны с Германской империей.

Перед лицом такого развития военных и политических событий в Италии германский флот своими немногочисленными легкими силами мог только оказать более или менее существенную помощь в переброске своих дивизий из Сицилии в Италию через Мессинский пролив, а также с Сардинии и Корсики. Все наши легкие соединения, в том числе бывшие итальянские и французские миноносцы, сторожевые корабли и тральщики, экипажи на которых постепенно заменялись немецкими, до самого конца войны продолжали нести службу на Средиземном море. Ведя непрерывные боевые действия, они обеспечивали

охранение прибрежных вод. Постепенно, однако, они были подавлены превосходящими силами авиации противника.

Наши торпедные катера в течение всей войны так же успешно вели борьбу против превосходящих военно-морских сил союзников, нанося по ним удары торпедным оружием.

В особенно тяжелых условиях сражались на Средиземном море наши подводные лодки. В 1943 и 1944 годах согласно моему приказу на Средиземное море вновь были направлены германские подводные лодки. Но тем временем, с одной стороны, изменились условия ведения боевых действий в Атлантическом океане и выяснилось, что время для решающих успехов в битве за тоннаж прошло; с другой стороны, теперь, в отличие от 1941 года, в опасности был не только африканский форпост: самой «крепости Европы» угрожала высадка десанта с юга (в Сицилии и Италии). Перед лицом такой серьезной опасности германский флот должен был сделать со своей стороны все, чтобы помочь обороне Италии.

В узких водах Средиземного моря противник мог охранять свои морские коммуникации силами авиации. Суда, направлявшиеся из Суэцкого канала и Александрии в Тобрук и на остров Мальта и из Гибралтара в Северную Африку и на остров Мальта, всегда проходили в непосредственной близости от берега. Поэтому охранять судоходство с берега было легко. Подводным лодкам на Средиземном море пришлось ввиду этого с самого начала вести борьбу против мощной противолодочной обороны противника. Из-за хорошей погоды волнения на море не наблюдалось. Это облегчало противнику обнаружение лодок и преследование их, а лодкам затрудняло внезапные атаки.

Я уже упоминал о потоплении в ноябре и декабре 1941 года авианосца «Арк-Ройял», линейного корабля «Бархэм» и крейсера «Галатеа».

В 1942 году германские лодки до июня действовали главным образом в восточной части Средиземного моря. Здесь вдоль африканского берега проходили пути подвоза снабжения из Александрии для 8-й английской армии. В течение первого полугодия U-565 потопила английский крейсер «Наяд», а U-205 – крейсер «Гермиона». Были потоплены также авианосец «Мидуэй», пять эскадренных миноносцев и 12 транспортов или танкеров.

С июля по октябрь 1942 года подводные лодки действовали в западной части Средиземного моря и атаковали шедшие на Мальту конвои, так как после продвижения Роммеля до Эль-

Аламейна в восточной части Средиземного моря снабжение английских войск морским путем прекратилось.

11 августа 1942 года U-73 потопила английский авианосец «Игл», который охранял конвой, направлявшийся на Мальту. Командир U-73 дал пройти идущим перед авианосцем транспортам, хотя они и представляли собой хорошую цель. Командир лодки рисковал: конвой мог изменить курс, что лишило бы его шансов на успех. Но он правильно считал важнейшей задачей потопление авианосца, потому что германские и итальянские самолеты после выхода его из строя получили бы превосходную возможность атаковать конвой, оставшийся без воздушного прикрытия. И этой цели командир подводной лодки добился. После потопления авианосца конвой в результате налетов германских и итальянских бомбардировщиков понес тяжелые потери.

В ноябре и декабре 1942 года подводные лодки были направлены для борьбы с английскими десантными войсками, доставлявшимися в Алжир и Оран. Здесь удалось потопить шесть транспортов общим тоннажем 66 000 рег.-бр. тонн и четыре эскадренных миноносца.

В 1943 и 1944 годах германские подводные лодки действовали на путях подвоза противника в североафриканские порты и на морских коммуникациях Сицилии и Южной Италии. Были потоплены два английских крейсера – «Пенелопа» (U-410) и «Уэлшмэн» (U-617) и примерно 30 транспортов.

Руководство действиями германских подводных лодок на Средиземном море находилось в руках командующего подводными силами на Средиземном море.

С моей точки зрения, успехи германских подводных сил на Средиземном море являлись максимумом того, чего можно было добиться в условиях имевшейся там противолодочной обороны.

Однако по сравнению с успехами в Атлантическом океане вплоть до 1943 года число потопленных судов на Средиземном море было незначительным, а потери в подводных лодках – высокими.

Из 62 подводных лодок, направленных на Средиземное море, начиная с 1941 года 48 погибли в боях с противником. Из-за того что подводные лодки не имели в портах защитных укрытий, 11 подводных лодок были выведены из строя в базах бомбардировщиками противника.

Командование военно-морских сил и малые боевые средства

После вступления на пост главнокомандующего мне надо было сразу же решить, оставить ли начальников высших командных инстанций военно-морских сил на прежних постах или произвести перемещения. Один из вопросов, которые обсудил со мной гросс-адмирал Редер, передавая дела, заключался в аттестовании высшего командного состава флота. Редер советовал кое-кого сменить. В пользу этого говорила также необходимость упростить организацию руководства военно-морскими силами. При существовавшей до марта 1943 года системе руководства командование флота непосредственно не подчинялось главному командованию ВМС. В зависимости от местонахождения оно подчинялось тому командующему группой, который на определенном морском театре осуществлял оперативное руководство не только флотом, но и находившимися там силами охранения, подводными лодками и приданной ему авиацией. Таким образом, командующий группой нес ответственность за все действия на море на вверенном ему театре военных действий. Но обстановка на морских театрах к началу 1943 года не позволяла планировать крупных операций, требующих подобной организации.

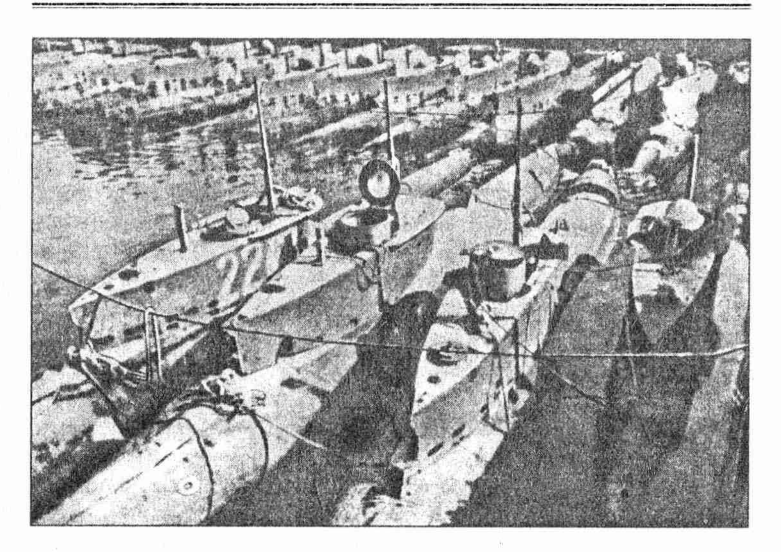
Ввиду этого командование группы «Норд» и командование флота были объединены. Командующий флотом одновременно стал командующим группой «Норд»[1].

Другой причиной для назначения на руководящие посты более молодых командиров явилось то, что сам я в качестве главнокомандующего был по выслуге лет значительно моложе некоторых адмиралов, находившихся в то время на руководящих постах.

Я с большим уважением относился к деятельности таких военачальников, как Карлс, Бём, Денш, Шустер и Маршалл, которых глубоко уважал и с которыми меня связывала старая дружба. Но тем не менее я счел необходимым назначить на руководящие посты более молодых командиров. Сменив командующего группой «Норд», я назначил командующим группой

---

[1] Группа «Норд» – одна из командных инстанций, подчинявшихся непосредственно главнокомандующему военно-морских сил и получавших указания через штаб руководства войной на море. Группа «Норд» ведала операциями в северных водах. Штаб группы находился в Бергене. – *Прим. ред.*



Немецкие сверхмалые подводные лодки готовятся к боевым действиям. Декабрь 1944 г.

«Вест» (Франция и Бельгия) адмирала Кранке, командующим группой «Зюйд» (Эгейское и Черное моря) – адмирала Фрике, во главе морского главного командования на Северном море поставил адмирала Фёрсте, а в Норвегии – адмирала Цилиакса. Адмирал Фрике до этого занимал пост начальника штаба руководства войной на море в главном командовании ВМС. На этом посту его сменил вице-адмирал Мейзель.

Дальнейший ход войны показал, что такая «смена караула» более молодыми адмиралами вполне оправдала себя.

Во время совещаний с начальником управления кадров ВМС в начале февраля 1943 года я выразил желание, чтобы в мое распоряжение откомандировали контр-адмирала Гейе. Он должен был создать соединения так называемых малых боевых средств.

В германском флоте до этого времени малых боевых средств не было. К ним относились боевые пловцы, «карликовые» подводные лодки, человеко-торпеды и различные брандеры. С их помощью иногда удавалось добиться существенных успехов при незначительных затратах материальной части и живой силы. Это доказала операция, проведенная Боргезе и его боевыми

пловцами в декабре 1941 года в порту Александрия, когда были тяжело повреждены английские линейные корабли «Куин Элизабет» и «Вэлиант»[1].

Гейе, как мне казалось, подходил для новой роли, ибо он был человеком с воображением. Однако начальник управления кадров убедил меня, что Гейе нужен на посту начальника штаба флота, и вместо него предложил вице-адмирала Вейхольда, который занимал посты начальника военно-морской академии и первого заместителя начальника штаба флота и хорошо зарекомендовал себя. Позднее он был офицером связи при итальянских ВМС. В первые годы войны вице-адмирал Вейхольд неоднократно обращал внимание на стратегические проблемы района Средиземного моря, например на решающее значение морских сообщений с Северной Африкой и на необходимость захвата Мальты. Но в феврале 1943 года время для наступательных действий было уже упущено. Изо дня в день приходилось заботиться о возможно лучшем охранении и искусной проводке итальянских конвоев в порты Северной Африки, чтобы избежать потерь. Вейхольду, с моей точки зрсния, для этого не хватало практического боевого опыта. Поэтому я приказал заменить его контр-адмиралом Меендсен-Болькеном. Когда же Тунисский плацдарм оказался под серьезнейшей угрозой, пришлось назначить ему в начальники наиболее опытного в организации проводки конвоев вице-адмирала Руге.

Выполняя возложенные на него новые обязанности по созданию соединений малых боевых средств, вице-адмирал Вейхольд ограничивался в основном разработкой теоретических вопросов. Неблагоприятным для Вейхольда было и то обстоятельство, что в период его деятельности в этой области еще не существовало той тесной связи между главным командованием ВМС и министром военной промышленности, которая впоследствии оказалась такой полезной для создания малых боевых средств.

---

[1] 21 октября 1941 года итальянская подводная лодка «Шере» под командованием Боргезе подошла к Александрии, имея на борту три управляемые людьми торпеды. В четырех-пяти кабельтовых от порта торпеды спустили на воду. Находившиеся на торпедах экипажи благополучно миновали дозор и, воспользовавшись тем, что сеть, которая закрывала вход в порт, была открыта (в то время в порт входили корабли), проникли к стоянке кораблей. Людям, управлявшим торпедами, удалось подвести их под днища линейных кораблей «Куин Элизабет» и «Вэлиант» и крупного танкера. В установленное с помощью часового механизма время торпеды взорвались. Оба линейных корабля и танкер полузатонули на мелководье. Экипажи торпед были взяты в плен англичанами. – *Прим. ред.*

Впоследствии практическую организацию соединений малых боевых средств все же возложили на Гене.

Эти соединения добились существенных успехов, которые частично стали известны лишь после окончания войны. Но и они страдали от быстро нараставшего превосходства сил противника, особенно авиации.

Проблема крупных кораблей и их заключительные бои на Севере

Ранее говорилось, что гросс-адмирал Редер подал в отставку, так как разошелся во взглядах с Гитлером в вопросе об использовании тяжелых кораблей. В январе 1943 года Гитлер хотел снять их с вооружения и даже пустить на слом, ибо считал, что они утратили свою боевую ценность.

10 января 1943 года Редер в докладной записке разъяснил значение германских надводных сил для ведения войны[1]. Пока основная часть наших тяжелых кораблей находилась на севере Норвегии, противник вынужден был держать в районе Северной Шотландии и Исландии по меньшей мере равное число тяжелых кораблей, в результате чего он лишался их для операций на Средиземном море или на Тихом океане против японского флота.

О боевых возможностях германских тяжелых кораблей Редер писал в своей докладной записке следующее:

«Отсутствие достаточного числа самолетов для разведки и охранения и невозможность придать нашим кораблям боевую мощь авианосной авиации привели к тому, что, начиная с весны 1942 года, командование наложило ограничения на использование ядра флота.

Тем не менее следует констатировать, что если использовать все возможности и выждать удобный момент, то наши корабли и сегодня еще смогут добиться успеха. Даже при отсутствии достаточной воздушной разведки и прикрытия с воздуха всегда появятся возможности использовать благоприятные метеорологические условия и нанести внезапные удары».

Однако Гитлер своей точки зрения не изменил.

Передавая дела, гросс-адмирал Редер еще раз подчеркнул, что в Северном Ледовитом океане имеются хорошие перспек-

[1] Штаб руководства войной на море, секретный документ № 154/43 от 10 января 1943 года.

тивы для боевого использования тяжелых кораблей, и политическое руководство Германии из-за риска потерь не должно лишать их инициативы по соображениям престижа.

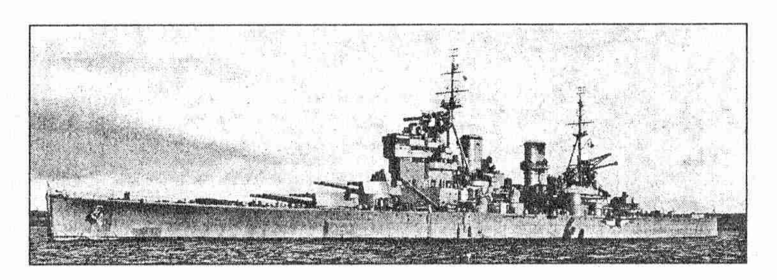
Став главнокомандующим, я занялся и этой проблемой. При ближайшем рассмотрении доводы, приведенные Редером в пользу сохранения тяжелых кораблей, показались мне убедительными. Поэтому, изменив свою прежнюю точку зрения, я в середине февраля 1943 года пригласил в Берлин на совещание по этому вопросу командующего флотом адмирала Шнивинда и назначенного на должность начальника его штаба контр-адмирала Гейе. Они заявили, что при благоприятных обстоятельствах корабли вполне могут сражаться, несмотря на преимущества радиолокационных средств противника.

В том же духе высказался и бывший командующий группой «Норд» вице-адмирал Кумметц. Основываясь на личном опыте, он счел необходимым усилить наши авиационные соединения и использовать их в морских операциях. Кроме того, группа должна предварительно получить возможность проводить учения. В целях обеспечения успеха операций группы он предложил в дальнейшем освободить командующего от всяческих ограничений, вызываемых политическими соображениями.

Я сообщил Кумметцу, что поддержу его требования, но, поскольку он обладает наибольшим опытом ведения боевых действий на Севере, а также в руководстве группой, ему придется вновь принять над ней командование.

После размышлений и учета мнений офицеров, единодушно считавших, что тяжелые корабли еще не утратили своего значения, я принял решение вывести из состава флота только те тяжелые корабли, которые не представляли боевой ценности и не использовались для учебных целей. В то же время было решено оставить в строю все те корабли, для которых могла представиться возможность боевого применения и которые годились для обучения личного состава.

Исходя из этого, подлежали выводу из состава флота крейсера «Хиппер», «Лейпциг», «Кельн», а позднее и старые линейные корабли «Шлезиен» и «Шлезвит-Гольштейн». Однако я хотел сохранить линейные корабли «Тирпиц» и «Шарнхорст», крейсера «Принц Ойген» и «Нюрнберг» и броненосцы «Лютцов» и «Адмирал Шеер». Из «Тирпица», «Шарнхорста» и нескольких эсминцев предполагалось создать боевую группу для защиты Норвегии от десантов противника, а при благоприятной обстановке она должна была также действовать против кон-



Английский линкор «Принц Уэльский»

воев, которые шли в Россию по Северному Ледовитому океану. Остальные корабли следовало использовать в Балтийском море для учебных целей, если только будущие события не потребуют привлечения их для выполнения боевых задач.

Этот план в основном совпадал с той точкой зрения и теми намерениями, которые привели к отставке гросс-адмирала Редера.

26 февраля 1943 года я доложил об этом плане Гитлеру. Он был сильно удивлен и возмущен, но в конце концов, правда очень неохотно, согласился с планом.

Командиры соединений надводных кораблей получили от меня директиву, определявшую порядок использования против конвоев сил боевой группы, которая находилась в районе Северной Норвегии.

«Благоприятная обстановка для успешных действий надводных кораблей против судоходства в Северном Ледовитом океане будет складываться, только изредка, поскольку опыт говорит следующее: противник использует для ближнего и дальнего охранения своих конвоев настолько крупные силы, что они, безусловно, будут превосходить наши. Но все же возможности для действий против неохраняемых или слабо охраняемых одиночных судов или небольших конвоев могут представиться. И где бы ни представилась такая возможность, ее нужно энергично использовать, соблюдая тактические принципы.

Если в составе хорошо охраняемого конвоя будет следовать особо важный транспорт, потопление которого может оказать решающее влияние на общую обстановку, не исключено, что отдадут приказ атаковать подобный конвой»[1].

[1] Штаб руководства войной на море, секретный документ № OP 502/43.

В марте 1943 года «Тирпиц» и флотилия эскадренных миноносцев находились уже в Альтен-фьорде в Северной Норвегии. Но «Шарнхорст» все еще оставался на Балтийском море. Он стоял на ремонте после подрыва на мине во время прорыва через Ла-Манш в феврале 1942 года. В начале 1943 года «Шарнхорст» дважды пытался пройти Северным морем на Север для усиления группы «Тирпиц». Но авиация противника каждый раз обнаруживала его, и ему приходилось возвращаться. В марте 1943 года при особенно благоприятной погоде прорыв удался.

С марта 1943 года союзные конвои с военными грузами для России следовали уже не через Северный Ледовитый океан – в Мурманск, а через Средиземное море, которым они теперь снова могли пользоваться, – в Персидский залив. Лишь в конце 1943 года возобновилась отправка конвоев в Мурманск. Поэтому в течение лета 1943 года в Северном Ледовитом океане так и не представилось случаев нанести удар.

6 сентября группа под командованием адмирала Кумметца направилась к Шпицбергену и разрушила там погрузочное оборудование и угольные шахты, которыми пользовались англичане. Этот выход кораблей должен был также наладить взаимодействие группы с приданными ей эскадренными миноносцами.

После операции «Тирпиц» и «Шарнхорст» вернулись на свои стоянки в Альтен-фьорде. «Шарнхорст» стоял в Ланг-фьорде, «Тирпиц» – в Каа-фьорде. Оба фьорда являются ответвлениями Альтен-фьорда. Стоянка линейного корабля «Тирпиц» была защищена от атак подводных лодок сетевым заграждением. Оно исключало возможность прорыва подводных лодок противника, до тех пор пока оставался закрытым проход, необходимый для движения портовых плавучих средств.

В конце сентября 1943 года английские подводные лодки привели на буксире к Альтен-фьорду три «карликовые» подводные лодки. Две из них: Х-5 и Х-7 – были уничтожены нашим охранением, но Х-6 удалось проникнуть внутрь сетевого заграждения через открытый в тот момент проход и прикрепить к корме «Тирпица» специальную мину. Взрыв причинил «Тирпицу» настолько серьезные повреждения, что его ремонт занял пять месяцев[1]. Со стратегической точки зрения выход «Тир-

---

[1] В других иностранных источниках сообщаются иные сведения о действиях английских «карликовых» подводных лодок против немецкого линейного корабля «Тирпиц» 22 сентября 1943 года. – *Прим. ред.*



Английская «карликовая» подводная лодка типа «Х»

пица» из строя на такой длительный срок был большой потерей. Когда в конце 1943 года союзники возобновили движение конвоев в Мурманск, наша группа состояла только из «Шарнхорста» и приданных ему эскадренных миноносцев.

В ноябре 1943 года в связи с болезнью Кумметца командование группой было возложено на контр-адмирала Бея. Как

и Кумметц, он служил на эскадренных миноносцах и получил в мирное время и во время войны разностороннюю тактическую подготовку.

То, что в дальнейшем будет рассказано о последнем бое «Шарнхорста» и его потоплении, я в основном почерпнул из боевого донесения, которое английский адмирал Фрезер 28 января 1944 года направил адмиралтейству[1].

Однако когда английская историография изучит операцию «Шарнхорста» и опубликует материалы о ней, необходимо будет еще раз проверить мое изложение событий. Но и тогда любое описание последней операция «Шарнхорста» останется неполным, поскольку мы не знаем, какими мотивами руководствовался в своих действиях павший в бою командующий группой контр-адмирал Бей. Мы не знаем также, могли бы мы действовать лучше, чем это сделал он. С такой точки зрения и следует подходить к описанию событий, приведших «Шарнхорст» к гибели.

22 декабря 1943 года примерно в 400 милях к западу от Тромсё (Северная Норвегия) германский самолет обнаружил конвой, шедший курсом на северо-восток.

Около полудня 23 декабря германская воздушная разведка обнаружила его вторично на том же курсе. Конвой состоял примерно из 17 сухогрузных транспортов и трех танкеров в охранении трех или четырех крейсеров и девяти эскадренных миноносцев или корветов.

В этот момент наша боевая группа в Альтен-фьорде состояла из линкора «Шарнхорст» и пяти эскадренных миноносцев 4-й флотилии эсминцев. Командовал группой контр-адмирал Бей, поднявший свой флаг на «Шарнхорсте». Группа непосредственно подчинялась командованию флота. 22 декабря 1943 года она получила приказ в течение трех часов подготовиться к выходу в море.

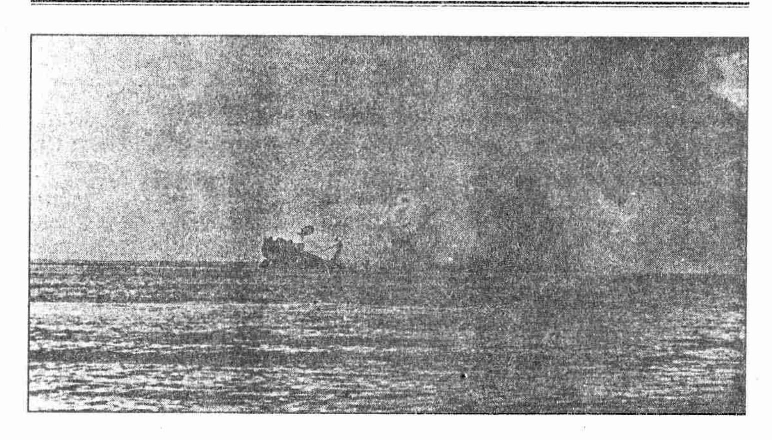
24 декабря, когда конвой был обнаружен вновь примерно в 250 милях к западу от северной оконечности Норвегии (причем он продолжал следовать курсом на северо-восток), стало ясно, что речь шла о транспортах с грузами для России.

Командующий подводными силами на Северном Ледовитом океане развернул подводные лодки в завесу к западу от острова Медвежий с целью перехватить конвой.

25 декабря одна из лодок донесла, что в 09.00 конвой шел курсом 60° и находился в квадрате АВ6720.

---

[1] Supplement to the London Gazette, 5 August 1947.



Корабль из конвоя PQ-17, торпедированный подводной лодкой, идет ко дну

В полдень подводная лодка вновь донесла о конвое и сообщила погоду: ветер южный – семь баллов, дождь, видимость – две мили.

Обстановка, таким образом, была следующая. Конвой с военными грузами для России в охранении крейсеров проходил в пределах досягаемости нашей группы. Его местонахождение, курс и скорость хода были точно известны. Поскольку граница льдов доходила до Медвежьего, а боевая группа обладала превосходством в скорости, конвой не мог уклониться от ударов наших кораблей.

Наша разведка не обнаружила в море ни одного тяжелого корабля противника, но это, конечно, еще не означало, что таких кораблей действительно не было. Однако вполне возможно, что они находились так далеко от конвоя, что стремительный удар «Шарнхорста» мог принести успех.

Большое количество военных материалов, которые 20 судов конвоя могли доставить в Россию, значительно усилило бы наступательную мощь русских. При благоприятной обстановке наша боевая группа должна была помешать этому. По моему мнению, мнению командования флота и штаба руководства войной на море, на этот раз «Шарнхорсту» представилась возможность добиться крупного успеха[1].

[1] Утверждения, будто военно-морское командование имело другие планы использования этого корабля, не получили достаточных подтверждений. – *Прим. ред.*

Поэтому 25 декабря я приказал «Шарнхорсту» выйти в море в сопровождении 4-й флотилии эсминцев.

В директиве командования флота боевой группе были даны следующие указания:

«а) начало операции боевой группы «Шарнхорст» с пятью эсминцами против конвоя – 26.12, с наступлением рассвета (около 10.00);

б) атака сосредоточенными силами только при выгодной боевой обстановке (погода, видимость, ясность обстановки);

в) если обстановка не окажется благоприятной, атаковать только силами эскадренных миноносцев; линкору отходить на позицию ожидания эскадренных миноносцев, а в случае необходимости – даже на позицию ожидания во внешнем фьорде».

25 декабря, в 19.00, «Шарнхорст» и 4-я флотилия эсминцев снялись с якоря и в 23.00 вышли из норвежских шхер. Оттуда они следовали совместно ходом 25 узлов и курсом 10° в точку, где должен был находиться конвой 26 декабря в 10.00. Вечером 25 декабря отмечался юго-западный ветер 6 баллов, умеренная зыбь, волна – 5 баллов, увеличение облачности, хорошая видимость.

25 декабря, в 23.55, Бей радировал командованию флота:

«В районе операции предположительно ветер юго-западный, 6–8 баллов, оружие эсминцев использовать трудно, скорость хода ограничена».

Что же побудило командующего боевой группой передать такую радиограмму?

Ее передали, не запросив предварительно командира флотилии эсминцев о боеспособности при данной погоде его эскадренных миноносцев, шедших совместно с «Шарнхорстом». Кроме того, подводные лодки уже передали метеосводку, значит, командование флота уже знало погоду, и боевая группа должна была об этом знать. Несмотря на это, боевая группа своей радиограммой нарушила радиомолчание, столь важное в тактическом отношении. Почему – мы не знаем.

Теперь, надо было полагать, противнику стало известно о выходе «Шарнхорста» в море.

Действительно, через три часа после этой радиограммы командующий английским отечественным флотом получил от адмиралтейства сообщение, что «Шарнхорст», вероятно, вышел в море. Но мы не знаем, была ли радиограмма боевой группы причиной этого сообщения.

Командование флота отправило следующий ответ на радиограмму боевой группы:

«Если эсминцы не выдерживают волны, возможно выполнение задания по методу «крейсерской войны» одним «Шарнхорстом». Решение принимает командующий группой».

Лично я считал неправильным проводить операцию силами одного «Шарнхорста», но и я, и штаб руководства войной на море не имели оснований вмешиваться в решения командования флота, поскольку в его ответе было ясно указано, что командующий боевой группой должен самостоятельно принять решение, потому что только командующий, лично находившийся в море, мог знать, какие решения следует принять в зависимости от погоды.

Когда контр-адмирал Бей 26 декабря, в 03.00, получил ответ командования флота, он запросил следовавшего поблизости от «Шарнхорста» командира 4-й флотилии эсминцев, как тот оценивает погоду. Командир с помощью визуальных средств связи доложил командующему:

«При волне и ветре с кормы затруднений до сих пор не было, но это не основание для оценки. Рассчитываю на улучшение погоды».

Из этого донесения командира 4-й флотилии эсминцев следует, что он был сторонником продолжения операции совместно с эсминцами.

26 декабря, в 06.30, боевая группа находилась на предполагаемом курсе конвоя, к востоку от точки, где его вторично обнаружила подводная лодка. «Шарнхорст» шел на юго-запад навстречу конвою со скоростью 12 узлов. Впереди в 10 милях тем же курсом следовали эскадренные миноносцы.

Из донесения английского адмирала Фрезера мы теперь знаем численность английских кораблей и их координаты в тот момент.

Конвой состоял из 19 судов и эскадренных миноносцев. Он находился, как было известно из донесений подводных лодок, примерно в 50 милях к югу от острова Медвежий. К востоку от конвоя на расстоянии 100 миль следовало курсом на юго-запад 1-е английское оперативное соединение под командованием вице-адмирала Бернетта в составе крейсеров «Белфаст», «Норфолк» и «Шеффилд».

Адмирал Фрезер вышел из Исландии вечером 23 декабря со 2-м оперативным соединением, которое состояло из линкора «Дьюк ов Йорк», крейсера «Ямайка» и четырех эскадренных миноносцев.

Фрезер знал, что германская авиация обнаружила конвой, шедший в Россию. Поэтому он мог предположить, что конвой

подвергнется атаке. 26 декабря, в 03.39, Фрезер получил радиограмму английского адмиралтейства о том, что «Шарнхорст», вероятно, вышел в море.

Поскольку Фрезер находился еще примерно в 270 милях от Нордкапа и приблизительно на таком же расстоянии от конвоя и не мог, таким образом, предотвратить нападение, он приказал конвою отвернуть на север, чтобы «Шарнхорсту» труднее было разыскать его. В свою очередь, 1-му соединению было приказано присоединиться к конвою.

В этой обстановке крейсера «Шеффилд», «Белфаст» и «Норфолк» встретились с «Шарнхорстом». В 09.21 «Шеффилд» обнаружил немецкий линкор. В 09.24 «Белфаст» и несколько позднее «Норфолк» открыли огонь по немецкому кораблю. «Шарнхорст» отвечал только огнем кормовой башни. В 09.40 огонь с обеих сторон прекратился, так как дистанция между ними снова увеличилась.

«Шарнхорст» уходил полным ходом на юг, а потом вновь повернул на север.

Замысел контр-адмирала Бея заключался, по-видимому, в том, чтобы обойти три крейсера и попытаться атаковать конвой с севера, не вступая в бой с крейсерами.

Но в то же время следует иметь в виду, что английские крейсера непременно попытались бы занять позицию между «Шарнхорстом» и конвоем для защиты последнего, несмотря на то что в 09.20 они при встрече с «Шарнхорстом» очутились в очень опасном положении.

«Шарнхорст» значительно превосходил их в броневой защите, живучести и особенно в артиллерийском вооружении. Артиллерии среднего калибра английских крейсеров противостояли наряду с артиллерией такого же калибра девять 280-миллиметровых орудий «Шарнхорста».

Принимая это во внимание, следовало, видимо, во время утреннего боя довести до конца артиллерийскую дуэль с английскими крейсерами, чтобы уничтожить их или нанести им тяжелые повреждения. После этого конвой, прикрываемый только эскортными эсминцами, стал бы легкой добычей «Шарнхорста». Вот чего опасался адмирал Фрезер!

Конвой вместе с крейсерами оказался в этот момент перед тяжелым германским кораблем. Сам же Фрезер на линкоре «Дьюк ов Йорк» находился на расстоянии более 200 миль от места боя.

Во время короткого утреннего боя «Шарнхорст», видимо, не добился ни одного попадания, в него же попали два снаряда.

Один из них упал на батарейную палубу, но не взорвался, а другой угодил в фор-марс и разрушил радиолокационную антенну. «Шарнхорст» лишился возможности вести радиолокационное наблюдение в секторе от 60 до 80°. Но повреждений, которые вынудили бы его выйти из боя, он не получил.

Следует, однако, иметь в виду, что контр-адмирал Бей, возможно, расценил тактическую обстановку во время утреннего столкновения с английскими крейсерами как неблагоприятную. Его корабль выделялся на более светлом, южном горизонте, а английские крейсера находились в более темном, северном секторе, так что, по всей вероятности, немцы видели англичан хуже, чем те – немцев.

Бей мог опасаться, что его корабль подвергнется внезапной атаке эсминцев и что эта опасность фактически сведет на нет его превосходство.

Но если он и придерживался такого мнения, то все равно трудно понять, почему он во время или после столкновения с английскими крейсерами не вызвал к «Шарнхорсту» германские эсминцы и не приказал им следовать за собой, чтобы иметь возможность при встрече с противником использовать их в дальнейшем.

4-я флотилия эсминцев видела, правда, разрывы осветительных снарядов в ходе утреннего боя, но, не получив никакого нового приказания командующего группой, продолжала следовать курсом на юго-запад. В 10.27 4-я флотилия получила приказание: «Курс 70°, скорость хода 25 узлов, в 11.58 действовать против квадрата 6365». Таким образом, никакого тактического взаимодействия между «Шарнхорстом» и 4-й флотилией эсминцев уже не было.

При отходе «Шарнхорста» на юг и последующем повороте на север адмирал Бернетт принял безусловно правильное решение – не следовать за линейным кораблем, а подойти со своими тремя крейсерами к конвою, чтобы защитить его в случае новой атаки «Шарнхорста».

Следуя на север, «Шарнхорст» в 11.00 получил донесение германского самолета о том, что тот обнаружил далеко к северо-западу от Нордкапа пять кораблей.

Получив эту радиограмму в Киле, командование флота предположило, что речь идет о пяти германских эсминцах, которые в соответствии с рекомендацией, данной «Шарнхорсту», – проводить операцию без эсминцев – были отправлены обратно. Поэтому ни командование флота, ни штаб руководства войной

на море не сочли нужным из-за этого донесения самолета вмешиваться в операцию, которую в данный момент проводил командующий боевой группой, тем более что точных данных о ее ходе не имелось.

Только после гибели «Шарнхорста» удалось выяснить, что в действительности донес германский самолет: «пять кораблей, среди них предположительно один тяжелый – к северо-западу от Нордкапа».

Командующий военно-воздушными силами, передавая это донесение командованию флота и «Шарнхорсту», приказал вычеркнуть слова «среди них предположительно один тяжелый», так как стремился передавать только точные данные, а не предположения.

То, что это важное добавление было вычеркнуто, привело к особенно трагическим последствиям. Мы не знаем, о чем подумал контр-адмирал Бей, получив в 11.00 донесение об этих пяти кораблях. Возможно, он допускал, что речь могла идти и о тяжелых английских кораблях. Об этом говорит показание спасенного матроса, который заявил, что позднее, около 15.00, экипажу «Шарнхорста» было объявлено, что английское соединение, находящееся к западу от линейного корабля, следует курсом на восток. Эта информация могла, в сущности, основываться только на донесении воздушной разведки, принятом в 11.00.

Если бы в нем содержалось добавление «среди них предположительно один тяжелый», адмирал Бей, по всей вероятности, с большей уверенностью сделал бы вывод о том, что речь идет о тяжелом английском корабле, и, возможно, немедленно стал бы действовать согласно приказу:

«Прекращение операции – по собственному усмотрению. При появлении тяжелых кораблей – обязательное прекращение операции».

Да и командование флота при таком тексте донесения воздушной разведки также наверняка не подумало бы, что речь идет о пяти наших эсминцах, и, по всей вероятности, приказало бы немедленно прервать операцию, если бы этого не сделал сам командующий группой.

В этот момент – в 11.00 – «Шарнхорст» мог незаметно оторваться от противника и достигнуть безопасных норвежских фьордов до встречи с приближавшимся с запада английским корабельным соединением англичан.

Таким образом, мы не знаем точно, как расценил адмирал Бей донесение, поступившее к нему в 11.00. Во всяком случае,

он не изменил своего решения атаковать конвой с севера. Около 12.00 «Шарнхорст» оказался к северу от конвоя. Вскоре после этого он вновь встретился с крейсерами 1-го соединения, которое к тому времени было усилено четырьмя английскими эсминцами, и снова заняло позицию между конвоем и «Шарнхорстом». В этом втором бою «Шарнхорст», по-видимому, не получил никаких повреждений. Зато были два попадания в «Норфолк». Они вывели из строя кормовую башню и все радиолокационные устройства, за исключением одного, и причинили потери в личном составе. Спасенный с «Шарнхорста» старший унтер-офицер рассказал о своих наблюдениях во время этого боя следующее:

«Вскоре после 12.30 на корабле визуально были замечены три тени впереди по курсу. Боевую тревогу объявили еще раньше, на основании показаний радиолокатора. Но прежде чем наша артиллерия успела открыть огонь, первые осветительные снаряды разорвались над «Шарнхорстом». Снаряды разрывались довольно близко от корабля. Первые залпы артиллерии главного калибра накрыли противника. Я видел, как после трех или четырех залпов на одном из крейсеров вспыхнул сильный огонь примерно около задней трубы, а на другом крейсере начались пожары на корме и на носу и появились клубы дыма.

После следующих залпов – попадание в носовую часть третьего крейсера. На мгновение появилась громадная вспышка, которая, однако, вскоре погасла. Большие клубы дыма свидетельствовали о том, что на корабле начался пожар. Огонь противника стал неравномерным, и, пока мы ложились на другой курс, английские крейсера отвернули и исчезли в дожде и снежных зарядах. В этом бою противник появлялся спереди и с обоих бортов. У нас огонь вели башни «А» и «Б», а временами – и обе передние башни 150-миллиметровых орудий. О попаданиях в «Шарнхорст» я на этом этапе боя ничего не знал. В ходе первого боя противник почти не был виден, теперь же силуэты его кораблей отчетливо вырисовывались в сумрачном свете.

К тому же и дистанция была теперь значительно меньше, чем утром».

Английским эскадренным миноносцам не удалось предпринять торпедную атаку. По истечении примерно 20 минут по неизвестным причинам прекратился и этот бой.

На сей раз «Шарнхорст» занимал тактически выгодную позицию по отношению к английским крейсерам. Противник вырисовывался на более светлом, юго-западном горизонте, а

«Шарнхорст» оставался в более темном, северном секторе. Эскадренные миноносцы англичан не были видны. Из английского донесения мы знаем, что из-за большой волны они не смогли своевременно подойти.

Казалось, бой с более слабыми английскими крейсерами следовало бы довести до конца, тем более что «Шарнхорсту» уже удалось добиться заметных успехов. Естественно, что затем появилась бы также возможность успешно атаковать конвой.

Но может быть, Бей решил, что наступил момент, когда следует начать отход, чтобы избежать встречи с тяжелым кораблем, возможно находящимся среди тех пяти кораблей, о которых упоминалось в донесении, полученном в 11.00. Это соответствовало бы уже упомянутому пункту приказа.

Возможно также, что ему показалось опасным продолжать бой вблизи английских эскадренных миноносцев, в то время как сам он был лишен прикрытия со стороны своих эсминцев.

Как бы то ни было, примерно в 12.40 «Шарнхорст» полным ходом пошел к берегам Норвегии курсом на юго-восток.

Вот тут-то и следует поставить решающий вопрос: «Почему «Шарнхорст» стал уходить этим курсом, которым за ним могли следовать английские крейсера и эсминцы, идя чуть поперек волны? Любой более западный курс, который шел бы против ветра и навстречу волне, позволил бы ему скорее оторваться от крейсеров и эсминцев, так как «Шарнхорст», безусловно, мог держать на встречной волне скорость хода, на несколько узлов превышавшую скорость хода более легких крейсеров и эсминцев противника. В своем боевом донесении адмирал Фрезер сообщает, что «Шарнхорст» имел бы из-за погоды «преимущество в скорости хода на 4–6 узлов».

Метод, заключающийся в том, чтобы, идя навстречу волне, оторваться от легких кораблей противника, так как они могут идти лишь с меньшей скоростью хода, хорошо известен и общепринят в боевых действиях на море.

Но может быть, контр-адмирал Бей полагал, что если «Шарнхорст» пойдет более западным курсом, то это слишком приблизит его к группе из пяти кораблей, о которых он узнал в 11.00? Поэтому он примирился с тем, что все английские корабли из 1-го соединения поддерживали с ним контакт. Это решило судьбу «Шарнхорста».

Адмирал Фрезер считал тогда, что ему удастся разыскать «Шарнхорст» лишь в том случае, если одному из легких кораблей 1-го соединения удастся сохранить с ним контакт.

Это значит, что если бы «Шарнхорст» пошел курсом на юго-запад или на запад, то он еще и около 12.40, то есть после прекращения начатого в полдень боя, по меньшей мере имел бы шансы избежать потопления в бою с «Дьюк ов Йорк». К тому же, следуя этим курсом, он, как мы теперь знаем, сблизился бы с конвоем и оказался бы рядом с ним.

Но события пошли своим неизбежным ходом, 1-е соединение, которое поддерживало контакт с «Шарнхорстом», непрерывно доносило адмиралу Фрезеру о месте линейного корабля. Фрезер действовал в соответствии с этими донесениями и обнаружил «Шарнхорст». В артиллерийском бою, продолжавшемся с 16.48 до 18.20, «Дьюк ов Йорк» с его десятью 356-миллиметровыми орудиями не смог подавить «Шарнхорст». Напротив, дистанция между обоими кораблями стала вновь увеличиваться, и английский адмирал начал опасаться, что «Шарнхорсту» все же удастся уйти. Поэтому Фрезер приказал английским эсминцам атаковать. С близкой дистанции они нанесли удары торпедами по «Шарнхорсту», которого не прикрывали свои корабли. Германский линейный корабль шел по ветру, что было выгодно английским эсминцам.

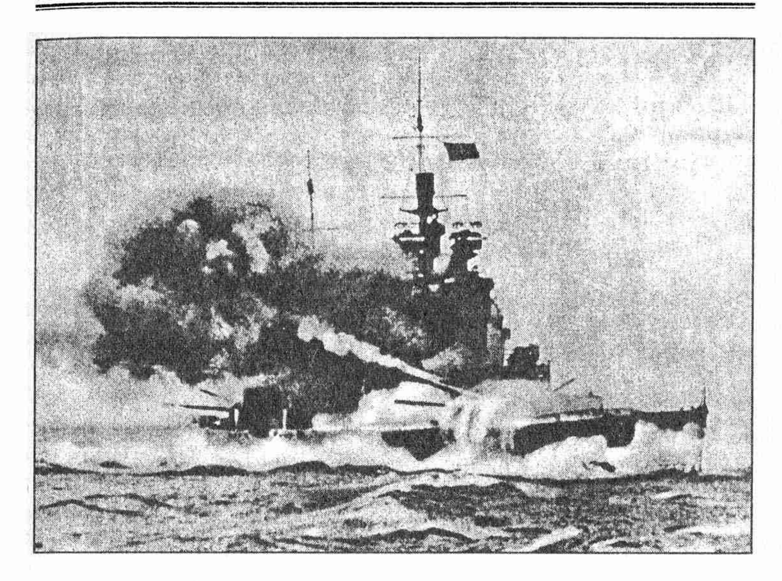
После этого «Дьюк ов Йорк» снова вступил в бой, открыв артиллерийский огонь.

В 19.45 «Шарнхорст» затонул. Из 1900 человек экипажа спаслись только 36 унтер-офицеров и матросов.

4-я флотилия эсминцев выполнила приказание командующего группой, полученное в 11.08, и начала действия против конвоя. Однако в 13.43 поступила радиограмма без подписи: «4-й флотилии эсминцев операцию прекратить». Это приказание сильно удивило капитана I ранга Йоганнессона и заставило его направить запрос командующему группой, который в 14.20 ответил: «Следовать в базу». 4-я флотилия эсминцев так и не увидела конвоя.

Потеря «Шарнхорста» имела далеко идущие последствия для стратегической обстановки в Северной Норвегии. Поскольку установить причины гибели «Шарнхорста» никогда уже не удастся, бессмысленно высказывать те или иные предположения. Как упоминалось выше, позднее историкам, может быть, удастся пролить больше света на обстоятельства этой операции. Но главное действующее лицо – контр-адмирал Бей – никогда уже не сможет сказать своего слова.

Однако версия, согласно которой «Шарнхорст» не имел возможности распознать противника и попросту был расстрелян



Английский крейсер «Йорк» в бою

им благодаря превосходству английских радиолокационных станций, не соответствует действительности. Английские корабли вели огонь по оптическим приборам[1]. Во время боя на «Шарнхорсте» определили и знали координаты противника. Залпы линейного корабля хорошо накрывали цели.

Не ушел от своей судьбы и «Тирпиц». В марте 1944 года удалось завершить ремонт корабля. Однако в условиях возросшего превосходства вражеской авиации о действиях против конвоев противника во время светлых северных летних ночей не могло быть и речи, потому что противник имел возможность своевременно узнавать от своей воздушной разведки о любом передвижении «Тирпица». Кроме того, английское командование всегда могло усилить охранение конвоев авианосной авиацией.

Смысл пребывания «Тирпица» в Северной Норвегии по-прежнему заключался в том, что он приковывал тяжелые корабли противника к Северной Европе, и их уже нельзя было использовать в других операционных районах.

---

[1] По английским данным, стрельба «Дьюк ов Йорка» обеспечивалась радиолокацией. – *Прим. ред.*

К тому же «Тирпиц» и теперь продолжал защищать Северную Норвегию от десантов противника. На другом театре военных действий корабль не был нужен. Да и отправить «Тирпиц» на родину дальним путем через Северное море было невозможно. Противник наверняка заметил бы его и атаковал на переходе превосходящими силами авиации и флота.

Следовало постоянно иметь в боевой готовности достаточное число истребителей для защиты «Тирпица» с воздуха.

Весной и летом 1944 года «Тирпиц» неоднократно подвергался налетам авиации. В апреле 1944 года, во время атаки английских самолетов авианосной авиации, были частично разрушены надстройки «Тирпица» на броневой палубе, но вооружение осталось невредимым.

В августе 1944 года английская авиация атаковала «Тирпиц» шеститонными бомбами, одна из которых попала в его носовую часть и причинила значительные повреждения.

После этого приказали в дальнейшем использовать «Тирпиц» только в качестве плавучей батареи. Сохранить его как полноценный корабль было уже невозможно. На борту оставался теперь только личный состав, необходимый для обслуживания артиллерии. Чтобы «Тирпиц» не перевернулся в результате попадания бомб, я распорядился отвести его на мелководье.

Командующий боевой группой контр-адмирал Петерс, получив этот приказ, отыскал стоянку в одном из фьордов близ Тромсё.

22 октября 1944 года англо-американские самолеты вновь предприняли бомбардировку «Тирпица» шеститонными бомбами. Тяжелая артиллерия корабля отразила воздушный налет. Вскоре после этого прикрытие «Тирпица» с воздуха усилили.

12 ноября 1944 года служба воздушного наблюдения, оповещения и связи вновь донесла о подходе самолетов противника к району стоянки «Тирпица». Однако истребители не были своевременно подняты в воздух, и в результате бомбовых ударов «Тирпиц» в конце концов перевернулся.

С потерей «Тирпица» действия германских надводных кораблей закончились. Итак, уже в этот период стало очевидным, что авиация становится все более сильной угрозой для тяжелых кораблей.

О деятельности германских подводных лодок в Северном Ледовитом океане можно будет рассказать, когда появятся необходимые материалы.

Черноморский театр военных действий

Наступая на Восточном фронте, германские вооруженные силы в августе 1941 года вышли к Черному морю и к сентябрю 1942 года заняли все русское побережье, за исключением юго-восточного участка от Туапсе до Батуми. Поэтому морской район между Россией, Турцией, Болгарией и Румынией, по своей площади превосходящий Балтийское море, также стал театром военных действий.

Нейтралитет Турции закрывал флотам нечерноморских государств путь сюда через проливы Дарданеллы и Босфор. Поэтому Германия, США и Англия были лишены возможности перебрасывать свои силы на Черное море этим путем.

Русский Черноморский флот намного превосходил немногочисленные легкие военно-морские силы союзных нам румын и болгар[1].

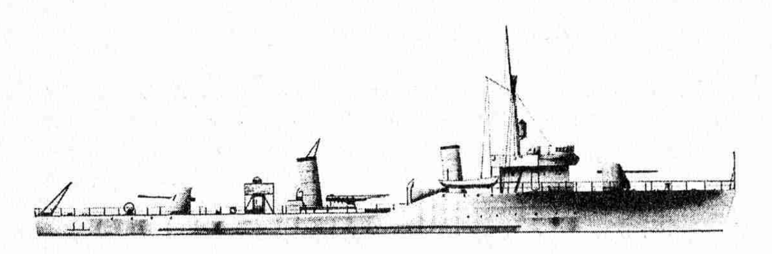
Германские военно-морские силы вначале, разумеется, вообще не имели кораблей на Черном море и участвовали в наступлении сухопутных сил только тем, что принимали меры по защите захваченного побережья и портов.

Действия флота стали необходимы, когда зимой 1941 года русские нанесли контрудары на сухопутных фронтах, и наземные коммуникации из-за распутицы, а потом из-за морозов оказались недостаточными. Крым и выдававшийся далеко вперед клин сухопутного фронта в районе Кубани и Кавказа можно было удовлетворительно снабжать только морем. Ввиду этого весной 1942 года Редер начал переброску кораблей из Северного и Балтийского морей по Эльбе до Дрездена, оттуда по автостраде в Регенсбург и потом вниз по Дунаю на Черное море. По этому пути длиной 2400 километров вплоть до 1944 года было транспортировано много торпедных катеров, тральщиков, десантных судов и подводных лодок.

Наряду с доставкой в порты артиллерийских батарей, постановкой минных заграждений и наступательными действиями торпедных катеров и подводных лодок основная задача флота на Черном море состояла в снабжении южных фронтов и защите

---

[1] Русский флот на Черном море состоял из одного линейного корабля, одного тяжелого (тяжелых крейсеров в составе советского флота не было. – *Ред.)* и пяти легких крейсеров, 10–12 эскадренных миноносцев, 6 миноносцев, 30 подводных лодок, 50 канонерских лодок, 3 флотилий торпедных катеров и большого числа вооруженных мотоботов и вспомогательных судов.



Миноносец ***«Ураган»*** *(СССР).* ***Водоизмещение:*** *629 тонн.* ***Размеры:*** *71,5 × 7,4 × 2,6 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, турбины.* ***Максимальная скорость:*** *24 узла.* ***Вооружение:*** *три 102-мм (4") орудия.* ***Спущен на воду:*** *1927 г. «Ураган» — первый корабль в новой большой программе создания советского флота, был заложен в 1927 г. Было заказано 18 кораблей, но заложили только 12, а строительство остальных было отложено на пять лет. Их машины развивали мощность 6300 л.с. при проектной (так и не достигнутой) скорости 29 узлов. Все корабли участвовали в войне. Многие из них уцелели, в том числе и «Ураган», списанный в 1959 г.*

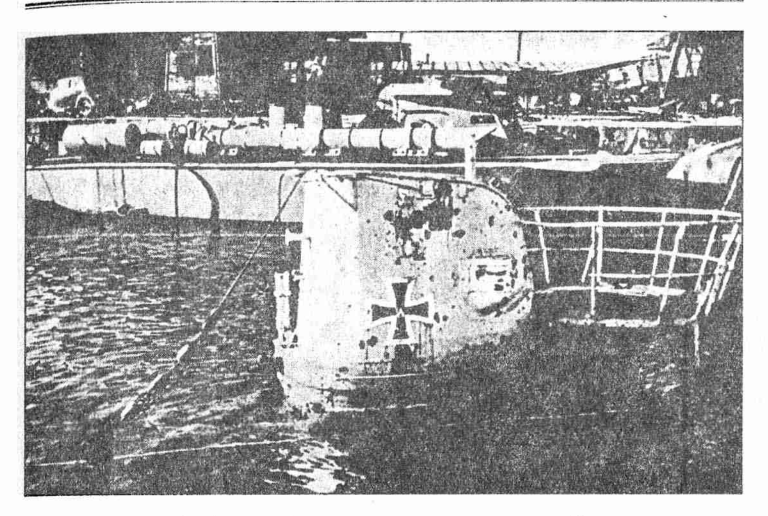
судоходства между Одессой, Констанцей и Босфором. В ходе выполнения этой задачи в 1943 году, например, было обеспечено охранение 2030 судов общим тоннажем 1 350 000 рег.-бр. тонн.

В начале 1943 года к этим задачам прибавилась переброска через Керченский пролив войск, находившихся на Кавказе. После поражения наших войск на Волге и вторичного взятия русскими Ростова немецким войскам был отрезан путь к отступлению на север по суше. Для переброски их по морю все наличные транспортные и боевые средства флота объединили.

С конца января до конца марта 1943 года под непрерывными атаками русских морским путем перебросили 105 000 человек, 45 000 лошадей, 7000 автомашин и 12 000 конных повозок.

В сентябре 1943 года последовала вторая «транспортная операция». В ходе ее перебросили 202 447 человек, 54 664 лошади, 15 000 автомашин, 20 000 конных повозок, 1200 орудий и 95 000 военных грузов.

Одновременно продолжалось снабжение Крыма и охранение торгового судоходства на босфорском направлении. Крым представлял собой как бы щит, который прикрывал маршруты конвоев, следовавших в юго-западном направлении. Пока Крым оставался в наших руках, угроза нападения русских на наши конвои с военными грузами и топливом для Эгейского моря была невелика.



Немецкая подводная лодка, потопленная авиацией Черноморского флота в порту Констанца. Август 1944 г.

16 октября 1943 года при обсуждении обстановки на театрах военных действий Гитлер указал на последствия, которые имела бы потеря Крыма для положения на Черном море[1].

Во время другого совещания в ставке фюрера – 27 октября 1943 года – мы изучили возможности снабжения Крыма исключительно морским путем и эвакуации этим же путем находившихся в Крыму войск. На вопросы Гитлера я ответил, что флот с помощью имеющихся в его распоряжении морских транспортных средств может ежемесячно перебрасывать в Крым не менее 50 000 тонн военных грузов и что для эвакуации оттуда 200 000 человек с оружием и грузами потребуется примерно 80 дней.

Гитлер счел необходимым удерживать Крым как можно дольше: ведь в случае его потери русский фронт окажется в опасной близости от румынских нефтяных промыслов, а это

[1] В протоколе совещания у фюрера 16 октября 1943 года говорилось: «Потеря Крыма и особенно главной военно-морской базы – Севастополя в корне меняет наше положение на Черноморском театре военных действий и обусловливает для наших морских перевозок большие затруднения как в районе северного побережья, так и на западных путях и к Дарданеллам ввиду важного значения этих перевозок для отправки пополнений в районы Эгейского моря».

будет иметь политические последствия и может отразиться на соблюдении союзнических обязательств Румынией и Болгарией и на нейтралитете Турции.

В начале ноября 1943 года на Перекопском перешейке русские перерезали наши сухопутные коммуникации, связывавшие Крым с югом России. Начиная с этого момента снабжение Крыма осуществлялось нами только по морю и воздуху.

Туманной ночью русские высадились в Крыму и создали два плацдарма – к северу и к югу от Керчи. Нашим войскам, правда, удалось локализовать эти плацдармы, но ликвидировать их они не смогли. Создавалась серьезная опасность, что мы потеряем Керчь, которая оказалась в клещах, а затем и Крым. Эту угрозу можно было ликвидировать только в том случае, если удалось бы помешать доставке подкреплений и грузов, которые противник по ночам перебрасывал на свои плацдармы через Керченский пролив.

Поэтому необходимо было организовать постоянную ночную блокаду этих плацдармов. Предпринятые в северной части Керченского пролива действия пришлось прекратить из-за незначительной ширины фарватера, из-за имевшихся здесь прожекторов и превосходства артиллерии. Однако в районе Эльтигенского плацдарма ширина Керченского пролива доходит до восьми миль. Поэтому здесь в течение пяти недель удалось осуществлять непрерывную блокаду.

8 апреля 1944 года русские начали наступление на Крым с севера и северо-востока. Прорыв удался. Значительная часть германского армейского корпуса была вывезена с Южного берега Крыма силами флота и доставлена в Севастополь, причем в некоторых местах посадка войск производилась с необорудованных причалов. Чтобы обеспечить эвакуацию войск из Крыма морским путем, необходимо было как можно дольше удерживать Севастополь.

На 20 апреля 1944 года в районе Севастополя находилось 125 000 человек из состава германских и румынских войск. Из этого числа до 12 мая 1944 года морским и воздушным путем было вывезено 116 000 человек[1]. Однако в результате ударов авиации многие из транспортов понесли значительные потери.

---

[1] Если верить Деницу, то в Севастополе оставалось всего 9000 немецких и румынских солдат и офицеров.

Это не соответствует действительности и опровергается даже немецкими источниками. «В ходе боев за Севастополь, начавшихся 15 апреля и не прекращавшихся в течение трех недель, русские при поддержке многочислен-

После Крыма русские атаковали германо-румынский фронт на Днестре. Румынский фронт не выдержал удара. За его разгромом 25 августа 1944 года последовал переход Румынии на сторону противника. Откололась и Болгария. Турция денонсировала турецко-германский договор о дружбе.

Война на Черном море окончилась.

Вторжение в Нормандию

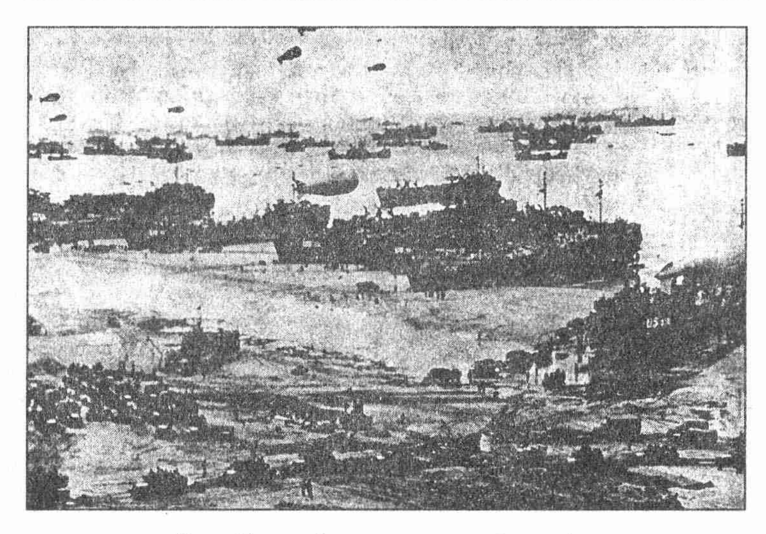
Дислоцированные во Франции и Бельгии военно-морские силы, за исключением подводных лодок, подчинялись морскому командованию группы «Вест». В их состав входили легкие силы флота, которые несли охрану прибрежных вод.

Общее руководство всей обороной побережья в оккупированных европейских странах повсюду принадлежало армии.

ной авиации и все возраставшей артиллерии постепенно оттеснили упорно сопротивлявшиеся немецкие дивизии до линии старых фортов, безуспешно пытаясь пробиться к знаменитому еще со времен Крымской войны Малахову кургану, который господствовал над портом и городом. Пока шли эти бои, под непрерывными ударами русской авиации и кораблей Черноморского флота началась эвакуация из города тыловых подразделений и скопившихся материальных запасов. *Основные силы 17-й армии были оставлены для обороны крепости,* чтобы удерживать ее как можно дольше. 7 мая русские провели мощную артиллерийскую и авиационную подготовку, а ночью начали штурм города. Лишь к вечеру второго дня они сломили последнее ожесточенное сопротивление оборонявшихся немецких войск и овладели городом и портом. Остатки трех немецких дивизий и большое число разрозненных групп немецких и румынских солдат бежали к Херсонесскому мысу, подступы к которому они обороняли с отчаянностью обреченных, ни на минуту не переставая надеяться, что за ними будут присланы суда. Однако их стойкость оказалась бесполезной. 10 мая они получили ошеломляющее известие, что обещанная погрузка на корабли задерживается на 24 часа. *Но и на следующий день напрасно искали они на горизонте спасительные суда.* Зажатые на узком клочке земли, подавленные непрерывными воздушными налетами и измотанные атаками намного превосходящих сил противника, немецкие войска, потерявшие всякую надежду избавиться от этого ада, не выдержали. *Переговоры с противником о сдаче положили конец ставшему бессмысленным ожиданию помощи».* (*Типпельскирх К.* История Второй мировой войны. М., Изд-во иностранной литературы, 1956, с. 361.) Здесь же Типпельскирх подтверждает советские данные о том, что немецкие потери в Севастополе убитыми и пленными составили 100 000 человек и огромное количество военного снаряжения.

Что же касается потерь в судах при эвакуации гитлеровских войск из Севастополя морем, то они составили 50 судов. (*Руге Ф.* Война на море 1939–1945. М., Воениздат, 1957, с. 290.) – *Прим. ред.*

14 Зак. 506



День «Д»: высадка союзников в Нормандии

Во Франции, начиная с марта 1942 года оно находилось в руках главнокомандующего войсками Западного фронта. И хотя береговая артиллерия и дивизионы морских зенитных орудий, дислоцированные на оккупированных территориях, были приписаны флоту, в вопросах подготовки и обеспечения обороны побережья они подчинялись соответствующим войсковым командирам. Поэтому военно-морское командование группы «Вест» в вопросах организации обороны побережья было связано директивами главнокомандующего войск Западного фронта.

В ноябре 1943 года фельдмаршал Роммель получил от Гитлера задание проверить состояние обороны побережья Франции. 12 декабря 1943 года он был назначен командующим группой армий «Б», причем на него возложили оборону побережья от Голландии до Бискайского залива.

Таким образом, при решении вопросов строительства береговых оборонительных сооружений флот имел только совещательный голос. Решения принимало командование сухопутных войск.

Морская держава, готовящаяся к вторжению, обладает стратегической и тактической инициативой. Она избирает район высадки. Что же касается континентальной державы, то она не может быть одинаково сильной на всем побережье. Поэтому

она должна правильно наметить район сосредоточения своих оборонительных сил, что является весьма трудным делом. Континентальная держава должна также подождать с принятием оперативных решений, пока морская держава не изберет окончательный район высадки.

При наличии современных технических средств, например специальных десантных судов и искусственных молов из затопляемых кессонов, а также при превосходстве США и Англии на море и в воздухе многие районы Северной Франции, Бельгии и Голландии представлялись пригодными для высадки.

Командование сухопутных войск считало, что высадка, вероятнее всего, произойдет в восточной части Ла-Манша, так как противник, казалось, должен был бы в первую очередь стремиться к следующему:

1. Уничтожить стартовые площадки нового оружия (ракет типа «Фау»). Наиболее опасными были площадки у Па-де-Кале, поскольку они угрожали Лондону.

2. Возможно быстрее прорваться к Парижу – в тыл обороны Западной Франции, чтобы отрезать все остальное побережье к западу от Сены, включая порты, служившие базами для подводных лодок.

3. Обеспечить возможность быстро нанести удар по жизненному центру Германии – Рурской области через бельгийско-французский промышленный район.

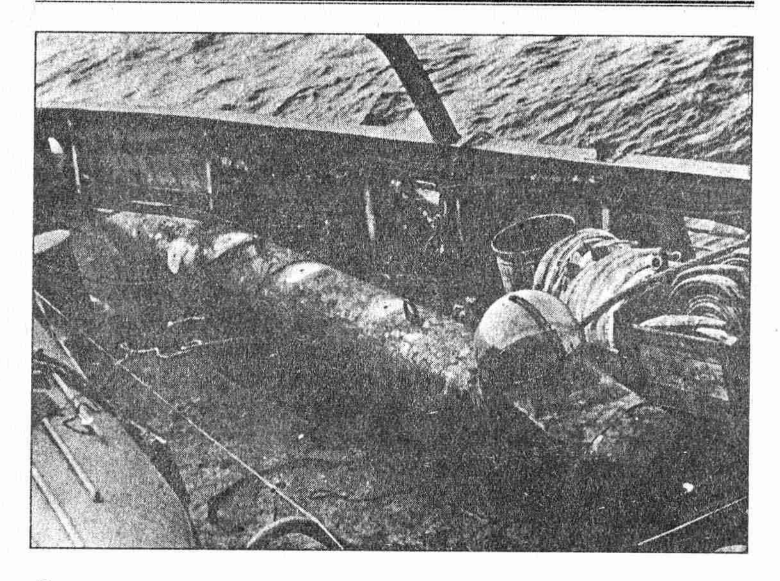
4. Чем ближе от английского побережья окажется район высадки, тем короче будут переходы морем и тем глубже в тыл района высадки сможет проникать авиация противника, и прежде всего истребители.

5. Избавиться от единственного крупного естественного препятствия – Сены путем наступления на район к востоку от Гавра.

Несмотря на стратегические цели, которыми, по мнению командования сухопутных войск, должен был руководствоваться противник, и несмотря на наличие у него всевозможных современных десантных средств, флот считал высадку в районе Соммы маловероятной, по навигационным соображениям. Конфигурация берега, открытого для западных ветров, сильно затрудняла высадку на этом участке.

---

[1] Речь идет о разногласиях в оценке обстановки между сухопутным и военно-морским командованиями. – *Прим. ред.*



Доставка германской сверхмалой подводной лодки «Негер» в район ее использования. 1944 г.

Флот не верил также, что противник предпримет высадку на чрезвычайно неблагоприятном скалистом побережье Бретани[1].

Наиболее вероятным районом высадки военно-морское командование считало бухту Сены, так как здесь имелась широкая и защищенная от западных ветров полоса песчаных пляжей. Поскольку любому противнику вскоре после начала вторжения требуется мощный порт для выгрузки, близость Гавра, по мнению флота, также делала более вероятной высадку противника в бухте Сены.

Второй вопрос, по которому мнения расходились, заключался в том, где в случае высадки следует организовать оборону: непосредственно на берегу, чтобы сразу же сбросить противника в море, или же глубоко в тылу, с таким расчетом, чтобы ударом подвижных сил сначала прервать коммуникации противника, связывающие его с побережьем, а затем уничтожить.

Принятие решения о том, как целесообразнее использовать сухопутные войска, входило в компетенцию армейского командования. По мнению генерал-фельдмаршала фон Рундштедта, было необходимо дать противнику высадиться и затем нанести

ему удар подвижными силами. Роммель же, напротив, требовал подтянуть сухопутные войска возможно ближе к побережью, чтобы немедленно атаковать высаживающегося противника.

Военно-морские силы были втянуты в этот спор в ходе установки батарей береговой артиллерии. Весной 1944 года адмирал Кранке доложил мне, что его точка зрения в отношении дислоцирования береговой артиллерии не совпадает с мнением командования сухопутных войск. Он считал, что береговую артиллерию следует установить поблизости от берега, чтобы иметь возможность как можно быстрее открыть огонь прямой наводкой по приближающемуся противнику и прежде всего иметь возможность обстреливать его в самый критический для него момент, то есть во время высадки. Поэтому береговую артиллерию надо было установить с таким расчетом, чтобы она могла держать под огнем и береговую полосу. В принципе орудия следовало установить так, чтобы они могли вести прицельный огонь прямой наводкой, потому что заградительный огонь непрямой наводкой по определенным квадратам неэффективен против быстро движущихся морских целей.

Командование сухопутных войск считало, что и береговые батареи следует оттянуть подальше в тыл и что они должны вести огонь непрямой наводкой, потому что размещение их поблизости от уреза воды слишком опасно, особенно из-за угрозы со стороны авиации.

Я полагал, что десант следует сбросить в море, по возможности уже в тот момент, когда войска будут выходить на берег. Поэтому считалось правильным предложение установить береговые батареи так, чтобы они могли вести прицельный огонь прямой наводкой по высаживающимся войскам. Я полагал, что, находясь поблизости от берега, орудия вряд ли подвергаются большей опасности, особенно если иметь в виду налеты авиации.

Учитывая важность этого вопроса, во время одного из обсуждений обстановки в ставке Гитлера была доложена точка зрения флота на размещение береговых батарей. В ходе упорной дискуссии, продолжавшейся почти целый час, Гитлер, поддерживаемый генералами из верховного командования, остался при своем мнении; его мнение совпало с точкой зрения командования сухопутных войск.

Немногочисленные морские силы, находившиеся в подчинении командующего группой «Вест», не могли постоянно

находиться в море в готовности для действий на случай возможных высадок. Начиная с марта 1944 года радиолокационные станции противника засекали выходившие из портов корабли, и последние подвергались с моря и с воздуха атакам. Даже рейды быстроходных торпедных катеров обычно не приводили ни к каким боевым или разведывательным успехам, так как уже на середине Ла-Манша катера наталкивались на превосходящие силы противника, а те навязывали им бой. Потери и повреждения стали настолько ощутимыми, что, если мы не хотели лишиться наших немногочисленных морских сил еще до того, как дело дойдет до высадки противника, мы не должны были нести постоянное сторожевое охранение, не говоря уже о разведывательных рейдах к побережью противника. О сложившейся обстановке морская группа «Вест» доложила главнокомандующему войск Западного фронта, ставке фюрера и мне, и все эти инстанции приняли доклад к сведению как нечто неизбежное. По тем же причинам нам не удалось поставить новые заграждения из мин замедленного действия в бухте Сены взамен пришедших в негодность. Сосредоточившийся там отряд минных заградителей был разгромлен противником, и корабли сначала следовало отремонтировать. Бухта Сены также не была заминирована, потому что, вопреки пожеланию группы «Вест» и по категорическому приказу главнокомандующего войсками Западного фронта и ставки, следовало прежде всего обеспечить оборону побережья к востоку от Гавра.

Когда в ночь на 6 июня союзники высадились в бухте Сены, им не пришлось преодолевать минных заграждений. Не оказалось в море и сторожевых кораблей.

Командующий морскими частями группы «Вест» считал, что эта операция не является отвлекающей и представляет собой ожидаемую генеральную высадку. Поэтому в ту же ночь он передал всем подчиненным ему морским инстанциям обусловленный на этот случай кодовый сигнал. Наличные морские силы сразу же направились в район вторжения.

Сообщение о высадке в бухте Сены я получил около 02.00. Между пятью и шестью часами меня вызвал представитель флота в ставке фюрера адмирал Фосс и сообщил, что оперативное управление вермахта сомневается, следует ли сразу же перебросить все наличные дивизии в район высадки. Приказав связать меня с генералом Йодлем, я сказал ему, что рассматриваю десант в бухте Сены как настоящее вторжение и что, как мне кажется, нам следует поспешить с принятием контрмер. Он заявил мне, что

главнокомандующий войск Западного фронта сомневается, является ли этот десант стратегическим. Я вылетел в ставку.

Во время обсуждения обстановки я доложил Гитлеру, что, по моему мнению, противник ни в коем случае не предпримет в Бретани еще одну высадку и что поэтому следует немедленно перебросить в район бухты Сены хотя бы те дивизии, которые сконцентрированы в Бретани.

Но воздействовать на операции сухопутных войск в районе вторжения главнокомандующий военно-морских сил не мог.

Германские легкие морские силы противостояли неизмеримо превосходящему противнику. У нас было 30 торпедных катеров, 4 эскадренных миноносца и 9 миноносцев; США и Англия стянули в район вторжения от 700 до 800 военных кораблей. Среди них были 6 линейных кораблей, 22 крейсера, 93 эскадренных миноносца, 2 монитора, 26 эскортных эсминцев, 113 фрегатов и корветов, торпедные катера, канонерки и другие военные корабли.

Германские военно-морские силы сделали все, что смогли, и добились некоторых успехов. Но вскоре противник благодаря своему подавляющему превосходству на море и в воздухе достиг перелома.

Учитывая чрезвычайную серьезность обстановки и неизбежные в случае успеха вторжения противника серьезные последствия, мы направили в этот сильно охраняемый морской район подводные лодки.

В период вторжения флот использовал также малые средства борьбы. К ним относилась и человекоуправляемая торпеда. В районе вторжения применялись также катера-торпеды с сильным зарядом взрывчатки. Они имели телеуправление.

Однако частные успехи сил флота в условиях подавляющего превосходства противника серьезного значения не имели. К тому же превосходство англо-американской авиации лишило германские военно-морские силы возможности базироваться вблизи бухты Сены. Ввиду этого их действия вскоре прекратились.

Историческое исследование вторжения в Северную Францию, которое станет возможным только тогда, когда будут доступны журналы боевых действий соответствующих военных инстанций, имело бы значительную ценность. А пока можно лишь с большой осторожностью судить о том, почему вторжение имело успех. И все же можно полагать, что важнейшим фактором явилось подавляющее превосходство противника в воздухе.

Балтийский театр военных действий

В 1942 году нескольким русским подводным лодкам удалось форсировать установленные во внутренних водах Финского залива минные заграждения и проникнуть из Кронштадта в Балтийское море. Однако они добились лишь незначительных успехов. Наши конвои продолжали ходить почти без потерь.

Весной 1943 года с помощью стальных противолодочных сетей нам удалось полностью «запереть» Финский залив.

После этого удары русских подводных лодок по нашим коммуникациям в Балтийском море прекратились до осени 1944 года, и доставка руды из Швеции, а также значительные торговые и военные перевозки по Балтийскому морю продолжались без помех.

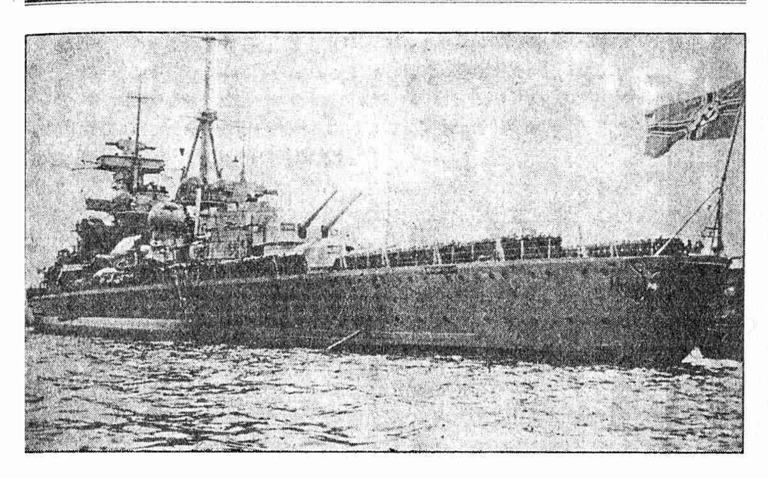
9 июля 1944 года я принял участие в совещании, связанном с ухудшением положения на русском фронте. На этом совещании Гитлер спросил меня, какие последствия для выполнения наших задач на Балтийском море будет иметь прорыв русской армии к побережью. Я ответил:

«Сохранение контроля над Балтийским морем является весьма важным делом. Оно имеет существенное значение для ввоза шведской руды, которая крайне необходима для производства вооружений и отработки новых подводных лодок. Удержание островов на Балтийском море также имеет немаловажное значение. Если противник прорвется к Балтийскому морю на более южном участке, например в Литве или Восточной Пруссии, то Финский залив и Балтийские острова потеряют для нас свою ценность. Морские опорные пункты противника, находясь в непосредственной близости от нас, поставили бы под угрозу или совершенно воспретили бы доставку руды и сорвали бы боевую подготовку подводных лодок в отведенных им районах. Основная цель, которой, по моему мнению, должно быть подчинено все, заключается в том, чтобы не допустить прорыва русских к морю. Если же противнику это удастся, то угроза нашим морским коммуникациям со стороны русских аэродромов в Литве лишит нас возможности снабжать морским путем Северную группу армий и Финляндию»[1].

Обстановку на море в наибольшей степени мог обострить, таким образом, непосредственный прорыв противника к югу от Курляндии.

---

[1] Brasseys Naval Annual, 1948, p. 401.



Немецкий тяжелый крейсер и конвойный рейдер «Адмирал Гиппер»

Чтобы в случае выхода русской армии на побережье Балтийского моря можно было вмешаться с моря в бои на суше, наши еще оставшиеся в строю крупные военные корабли «Принц Ойген», «Лютцов», «Шеер» и «Хиппер» вместе с эсминцами и миноносцами были объединены во 2-ю боевую группу.

В августе 1944 года русские вышли к Балтийскому морю в районе Рижского залива.

В середине сентября 1944 года капитулировала Финляндия. Это привело к тому, что наши минные заграждения, запиравшие Финский залив, потеряли свое значение. Русские подводные лодки вновь появились на Балтийском море. Но их успехи были незначительными. Однако появление русских на Балтике и особенно вблизи восточного побережья Швеции, вдоль которого шли транспорты с рудой для Германии, привело к тому, что 26 сентября 1944 года Швеция прекратила поставки железной руды[1].

По мере того как развивалось наступление русских, перед флотом ставились все более серьезные задачи по доставке морским путем военных грузов или эвакуации личного состава с

[1] Таким образом, успехи русских подводных лодок, которые Дениц считает незначительными, привели к ликвидации этой коммуникации, то есть к решению стоявшей перед лодками задачи. – *Прим. ред.*

блокированных участков германского фронта. Поэтому германские надводные силы на Балтийском море все чаще и чаще использовались для выполнения этих задач. Особое значение имело снабжение и эвакуация курляндской армии. 9 июля 1944 года я изложил Гитлеру свою точку зрения на обстановку, которая сложится на Балтийском море в случае выхода русских на побережье. В отношении же курляндской армии во время совещаний по обсуждению обстановки мне приходилось высказываться только то техническим морским вопросам, касавшимся снабжения этой армии и ее эвакуации. И я выступал только по этим вопросам.

Накануне совещания в ставке фюрера 17 марта 1945 года начальник генерального штаба сказал мне, что для него нежелательно решение Гитлера удерживать Курляндию. В ответ я выразил уверенность в том, что Гитлер принял свое решение без учета обстановки на море, но, поскольку он (Гудериан) высказывает такое предположение, добавил я, мне представляется необходимым выяснить этот вопрос до конца. В тот же день, во время доклада Гудериана об обстановке я доложил Гитлеру, что с точки зрения военно-морских сил «сохранение Западной Пруссии теперь, как и всегда, имеет первостепенное значение, но что в связи с обстановкой на море флот не заинтересован в обороне Курляндии. Доставка грузов в Курляндию является для флота лишь обузой».

В ответ на это Гитлер изложил причины, побудившие его не отдавать Курляндию. Они основывались исключительно на соображениях сухопутной стратегии[1].

К многочисленным транспортным заданиям флота в последние месяцы войны прибавилась необходимость эвакуировать морским путем на запад беженцев из германских восточных областей.

Корабли военно-морских сил и суда торгового флота непрерывно действовали на Балтийском море до самого конца войны, выполняя задачи, необходимость в которых возникла в связи с обстановкой на суше. В ходе этих операций наши военно-морские силы ко дню капитуляции были почти полностью выведены из строя, главным образом в результате налетов авиации.

---

[1] Brasseys Naval Annual, 1948, p. 465.

19. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА С МАЯ 1943 ГОДА ДО КОНЦА ВОЙНЫ

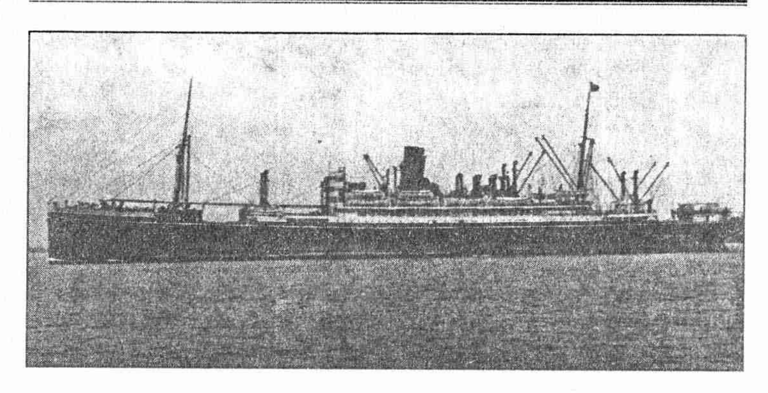
События, происшедшие в мае 1943 года, недвусмысленно показали, что наступил момент, когда противолодочная оборона обеих великих морских держав превзошла боевую мощь наших подводных лодок.

Требовались месяцы, чтобы оснастить лодки улучшенным оружием, которое находилось пока только в стадии конструирования и производства. На новые лодки с высокой подводной скоростью хода до конца 1944 года нечего было и рассчитывать.

В июне 1943 года мне пришлось принять самое трудное за всю войну решение. Следовало решить, надо ли отозвать подводные лодки из всех районов операций и прекратить подводную войну или же, несмотря на превосходство противника, приказать подводным лодкам продолжать борьбу в формах, соответствующих изменившимся условиям.

Германия на всех фронтах перешла к обороне. Наши сухопутные силы вели тяжелые оборонительные бои. Непрерывно усиливались воздушные налеты на территорию Германии. Какие последствия для общего военного положения имело бы в этих условиях прекращение подводной войны? Могли ли мы обойтись без нее? Имели ли мы право продолжать ее, несмотря на то что были значительно слабее?

Подводная война заставила морские державы перейти к системе конвоев. По англо-американским данным, эта система требовала на треть больше тоннажа, чем если бы суда ходили в одиночку, кратчайшим путем, используя оптимальную скорость хода, не ожидая друг друга и не направляясь сначала на определенные сборные пункты. Погрузка и разгрузка судов замедлялись, потому что суда в конвоях прибывали в порты одновременно. Это вело и к растрате тоннажа. Для защиты от германских подводных лодок морские державы использовали на всех морях тысячи эсминцев, эскортных и сторожевых кораблей и тысячи самолетов.



Вооруженный торговый крейсер «Джарвис Бэй»

Все это требовало гигантской сети верфей, арсеналов, баз и аэродромов с соответствующим личным составом, целой армии рабочих и значительных производственных мощностей.

Стоило нам прекратить подводную войну, как эти силы высвободились бы и противник получил бы возможность использовать их против нас.

Приведу лишь один пример. Вопрос заключался в следующем: можем ли мы допустить, чтобы эскадры бомбардировщиков, действовавших против подводных лодок, начали совершать налеты на Германию и наносить неисчислимые дополнительные потери немецкому населению? К лицу ли было подводнику наблюдать за всем этим сложа руки? Поставить так вопрос значило бы дать на него ответ.

Но в то же время следовало признать, что сложилась ситуация, при которой, если мы будем продолжать борьбу, потери подводных лодок достигнут ужасающих размеров, даже если мы будем делать все, чтобы как можно быстрее улучшить их оборонительное оружие и тем самым обеспечить им более действенную защиту. Было ясно, что дальнейшая борьба неизмеримо увеличит число жертв.

Я пришел к выводу, что мы стоим перед лицом горькой необходимости продолжать борьбу. Подводные силы не могли одни выйти из войны и стать свидетелями того, как бремя, которое они до сих пор несли, всей своей тяжестью дополнительно обрушится на остальные части германского вермахта и на немецкое гражданское население.

К тому же если бы операции подводных лодок оказались прерванными на длительный срок, было бы трудно возобновить их силами новых подводных лодок. Ведь боевой дух даже самых лучших войск не может безнаказанно выдерживать такую паузу. Наконец, нам нельзя было ослаблять борьбу, потому что без хорошего знания обстановки позднее мы могли бы возобновить ее лишь ценой очень больших усилий.

Вопрос стоял так: поймут ли подводные силы необходимость продолжения борьбы, в которой уже нельзя добиться крупных успехов?

В новых условиях в первую очередь следовало быстро улучшить вооружение подводных лодок.

Для совершенствования радиолокационного оборудования был создан руководящий научный штаб военно-морского флота. Совместно с имперским исследовательским управлением и с наиболее компетентными в данной области научными и промышленными деятелями штаб в первую очередь должен был создать для подводных лодок новый поисковый радиолокационный приемник, способный обнаруживать работу радиолокаторов противника, работающих на различных частотах, и тем самым оградить лодку от внезапных атак.

Во-вторых, более мощное зенитное вооружение должно было дать экипажам подводных лодок возможность оказывать более успешное сопротивление при внезапных налетах авиации в тех случаях, когда времени для погружения уже не оставалось.

Третье основное улучшение в вооружении подводных лодок заключалось в создании акустической торпеды, система самонаведения которой реагировала на шум винтов эсминцев даже в тех случаях, когда они держали курс точно на подводную лодку. Разработка и изготовление акустической торпеды были проведены в таком форсированном темпе, что она стала поступать на вооружение флота уже в августе 1943 года, а не осенью 1944 года, как было запланировано первоначально.

Определить заранее, насколько новые виды вооружения восстановят боевую мощь подводных лодок, было трудно. Какое влияние оказали они в действительности, видно из последующего изложения событий.

Наибольшей опасности от ударов с воздуха подвергались подводные лодки в Бискайском заливе вскоре после выхода их в море и незадолго до возвращения в порт. Это происходило, в частности, потому, что собственно базы были неуязвимы.

25 октября 1940 года во время очередного доклада Гитлер спросил меня, какие, с моей точки зрения, укрытия для подводных лодок необходимы на побережье Бискайского залива, чтобы защитить их от налетов авиации. Полную защиту подводных лодок в базе, ответил я, можно обеспечить только в том случае, если на всех стоянках во время пополнения запасов, отдыха экипажей и ремонта они будут находиться в бетонных укрытиях. Точно так же должны быть защищены мастерские по ремонту подводных лодок.

Через несколько дней удалось достигнуть договоренности относительно количества и типа укрытий, намеченных к строительству в базах.

К концу 1941 года подводные лодки в Лориане и Ла-Паллисе, в середине 1942 года – в Бресте и Сен-Назере и несколько позднее – в Бордо были полностью обеспечены укрытиями. Аналогичные укрытия, но в меньшем количестве, построили в Германии.

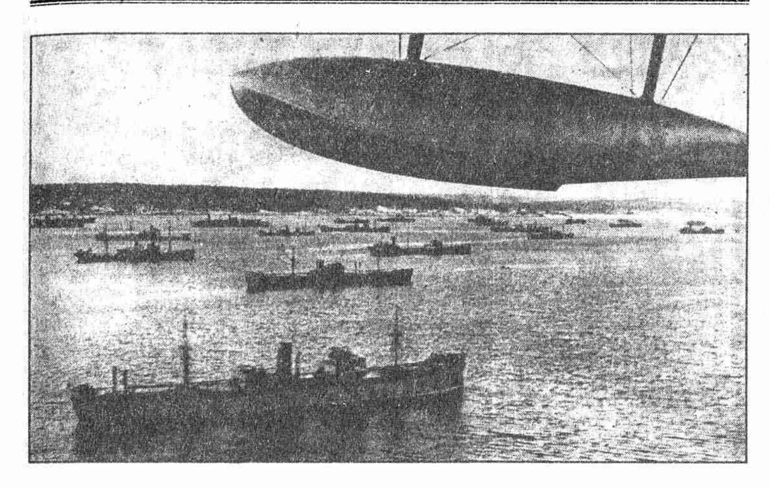
Английское командование допустило серьезную ошибку, когда решило не бомбардировать с воздуха укрытия на бискайском побережье в период их строительства и предпочло производить налеты на немецкие города[1]. Когда же подводные лодки очутились под защитой бетонных укрытий, время для налетов авиации было упущено. Несмотря на это, в начале 1943 года, когда битва за Атлантику находилась в самой критической стадии, английский кабинет принял решение бомбить французские города и предприятия, находящиеся вблизи от баз подводных лодок, невзирая на свои прежние опасения, что при этом пострадает французское население[2].

Эти налеты, превратившие в развалины значительную часть жилых районов французских портовых городов, не оказали, однако, никакого влияния на ремонт подводных лодок. Только в одном-единственном случае крыша укрытия, которую не успели как следует укрепить, оказалась серьезно поврежденной сверхтяжелой бомбой и почти пробитой. Никакого другого ущерба причинено не было.

Но насколько подводные лодки были обеспечены от налетов авиации в базах, настолько неприятными были атаки самолетов противника во время перехода лодок через Бискайский залив. Из-за слабости авиации командование подводных сил каж-

---

[1] *Roskill S. W.* Vol. I, p. 459.
[2] Ibid., vol. II. p. 351–352.



Самолет-амфибия ведет наблюдение за конвоем. Авиация представляла серьезную защиту против атак подводных лодок

дый раз сталкивалось с проблемой: как собственными силами обеспечить переходы лодок через этот морской район с минимальными потерями[1]?

22 мая 1943 года U-441 – первая подводная лодка, которую из вышеуказанных соображений переоборудовали в «приманку» для самолетов, – вышла из Бреста в море. Она имела два 20-миллиметровых четырехствольных пулемета и полуавтоматическую 37-миллиметровую пушку. Задача лодки состояла в том, чтобы «не отгонять, а сбивать» самолеты противника. Нужно было постараться так проучить английских летчиков, чтобы у них отпала охота атаковать подводные лодки, следовавшие в надводном положении, или хотя бы внушить им, что это стало теперь более рискованным, чем до сих пор.

Вначале все, казалось, шло по плану. U-441 атаковал с бреющего полета четырехмоторный «Сандерленд», однако лодка сбила его. Но из-за задержки у кормового четырехствольного пулемета самолет все же успел сбросить бомбы, так что лодка, также получив повреждения, вынуждена была вернуться в базу.

[1] Здесь содержится невольное признание в том, что из-за сосредоточения основных сил фашистской авиации на советско-германском фронте обеспечивать подводные лодки было нечем. – *Прим. ред.*

8 июня 1943 года U-758, также получившая усиленное зенитное вооружение в виде четырехствольного 20-миллиметрового пулемета, вступила в бой с самолетами авианосной авиации. Командир лодки докладывал:

«19.18. Атакован с правого борта одномоторным самолетом авианосной авиации, идущим на бреющем полете. Отстреливаюсь бортовым оружием. При приближении самолета отмечены многочисленные попадания. Самолет отворачивает до подхода к цели и производит аварийное сбрасывание четырех 80–100-килограммовых бомб. Они ложатся в 200 метрах по траверзу правого борта. Самолет сбрасывает вблизи дымовой буй и возвращается к своему соединению.

Максимальным ходом отхожу курсом на юго-запад. Два самолета сменяют поврежденную машину. Они кружатся на высоте 3000 и на дистанции 4000–5000 метров от лодки, но не атакуют. Временами ведут обстрел из бортового оружия. Попаданий нет.

19.45. Новый самолет типа «Мартлет» на бреющем полете атакует с правого борта огнем бортового оружия. Мне удается добиться нескольких попаданий. Машина круто разворачивается у кормы и сбрасывает четыре бомбы. Они ложатся примерно в 25 метрах позади кормы. Самолет оставляет широкий дымный след и, описывая кривую, падает. Отстреливаясь бортовым оружием, удерживаю бомбардировщики на дистанции 3000–4000 метров. Несколько машин начинают подходить, но на расстоянии 2000–3000 метров отворачивают. В 20 часов два истребителя типа «Мустанг» атакуют на бреющем полете, ведя огонь из бортового оружия. На обеих машинах заметны следы попаданий. Одна из них повреждена и возвращается к своему соединению. Ее сменяет другой истребитель.

Два 20-миллиметровых пулемета-автомата повреждены в результате прямых попаданий. Вертлюги зенитных орудий заело. 11 зенитчиков и сигнальщиков-наблюдателей легко ранены. Решаюсь идти на погружение».

Мы расценили оба боя положительно с точки зрения эффективности усиленного зенитного вооружения подводных лодок.

И прежде случалось, что подводные лодки, которые совместно следовали через Бискайский залив, используя усиленную огневую мощь и согласованное распределение зенитного огня, вынуждали атакующие самолеты отвернуть или во всяком случае не давали им возможности провести прицельное бомбометание. На основе этого опыта и действий «ловушки самолетов» U-441 в конце мая 1943 года мы решили в виде пробы прово-

дить подводные лодки через Бискайский залив, как правило, совместно.

Первые донесения командиров лодок, полученные до 10 июня, оказались положительными. Отдельные подводные лодки прошли через Бискайский залив без помех, другим благодаря усиленной огневой мощи удалось отбить неоднократные атаки самолетов противника.

Но уже через две недели противник начал приспосабливаться к новой тактике. Обнаружив группу лодок, самолет сохранял контакт вне досягаемости их зенитных орудий, но в такой опасной близости, что командиры лодок не могли рискнуть пойти на погружение, боясь подвергнуться во время этого маневра атаке и бомбардировке. По мере же прибытия новых машин самолеты выходили в групповые атаки.

Так, например, группа из пяти вышедших в море лодок сначала отбила несколько атак одиночных самолетов, а потом подверглась обстрелу со стороны четырех истребителей. U-155 и U-68 понесли при этом значительные потери в личном составе и вынуждены были вернуться в базу.

Этот случай показал, что следовать весь день в надводном положении стало опасно. Снова приняли старый метод, заключавшийся в том, чтобы, как правило, идти в подводном положении и всплывать днем только для зарядки аккумуляторных батарей. Если же активность самолетов днем была очень значительной, зарядку батарей переносили на ночь.

В конце июня 1943 года английское адмиралтейство усилило блокаду в Бискайском заливе особыми противолодочными группами. Если благодаря тактике групповых переходов потери в Бискайском заливе в июне 1943 года по сравнению с маем того же года значительно снизились, то в июле они вновь возросли. Когда лодка всплывала для зарядки батарей, самолеты вызывали противолодочные группы. У нас же не было надводных сил, чтобы отогнать противника, патрулировавшего в непосредственной близости от баз наших подводных лодок.

Единственное, что могло сделать командование подводных сил, – это ежедневно сообщать подводным лодкам о местонахождении блокирующих морских сил и авиации противника, да и то лишь в той мере, в какой это удавалось определить на основании наблюдений германской авиации и по данным радиолокации.

Опыт со вторым походом «ловушки самолетов» окончился неудачно.

11 июля 1943 года U-441 вступила в Бискайском заливе в бой с тремя истребителями противника. Несмотря на то что подводникам один из самолетов удалось поджечь и что мостик U-441 имел бронированную обшивку, от непрерывного обстрела экипаж понес такие потери, что лодке в конце концов пришлось выйти из боя. Воспользовавшись благоприятным моментом, лодка погрузилась и избежала бомбардировки. Корабельный врач благополучно привел ее в Брест.

Тотчас же по прибытии U-441 в Брест многочисленные добровольцы из числа флотского экипажа флотилии вызвались выйти в море на этой лодке вместо убитых и раненых товарищей.

Командование подводных сил после этого боя поняло, что лодка плохо приспособлена для боя с самолетами. Поэтому решили отказаться от дальнейшего переоборудования подводных лодок в «ловушки самолетов» и использования их.

Хотя имелись некоторые доводы против системы групповых переходов Бискайским заливом, общий результат все же говорил за то, чтобы продолжать придерживаться ее. Между 1 и 20 июля 1943 года примерно 75 процентов всех подводных лодок проследовали через Бискайский залив группами. Из этих 75 процентов были потеряны три лодки, а из 25 процентов лодок, следовавших в одиночку,– четыре подводные лодки.

В конце июля 1943 года две группы подводных лодок были готовы к выходу в море. Поскольку в этот момент в нашем распоряжении имелись эсминцы, я приказал им сопровождать подводные лодки примерно до 8° западной долготы. Затем командирам лодок предоставили выбирать – либо следовать дальше группой, либо идти в одиночку. Они продолжали поход все вместе.

Однако уже на следующий день одна из лодок группы донесла, что ведет бой с пятью самолетами в 150 милях к северу от мыса Ортегал, у северного побережья Испании. В поддержку ей немедленно направили эскадрилью из девяти Ju-88, которая, однако, не достигла места боя из-за нехватки горючего. Одновременно другие четыре подводные лодки донесли из Бискайского залива, что их атакуют самолеты и что поблизости находятся военно-морские силы противника. Три больших миноносца – все, что имелось в нашем распоряжении – были направлены на помощь лодкам.

Таким образом, усилия противника, стремившегося блокировать пути нашего выхода в море, достигли небывалых масштабов. Поэтому в ожидании, пока выяснится исход боев и судь-

ба подводных лодок, 2 августа 1943 года лодкам впредь выходить в море было запрещено.

Со временем выяснилось, что с 20 июля до начала августа мы понесли ужасающие потери – 10 подводных лодок. Значительно возросло количество самолетов, действовавших против подводных лодок. Они атаковали теперь группами, чтобы иметь возможность бороться с зенитным огнем подводных лодок, совершавших переходы совместно. Поэтому пробивать себе дорогу через Бискайский залив с помощью зенитного оружия подводных лодок стало невозможно. Лодкам пришлось вернуться к старым методам. Каждый раз, когда они устанавливали, что их обнаружил противник, они немедленно погружались и следовали через Бискайский залив в подводном положении. Поскольку новые поисковые радиолокационные приемники с расширенным диапазоном частот должны были начать поступать только с конца августа 1943 года, я сохранил до этого времени в силе приказ о запрещении подводным лодкам выходить в море. Возвращавшимся из похода лодкам было дано указание прижиматься к испанскому берегу. В результате благоприятного стечения обстоятельств подводным лодкам, следовавшим в базы, удалось благополучно дойти до них.

В районах боевых действий результаты применения нового зенитного оружия оказались примерно такими же, как в Бискайском заливе. До сентября 1943 года донесения большинства командиров лодок носили благоприятный характер. Они констатировали, что самолеты противника стали вести себя значительно осторожнее, чем прежде, и иногда даже, когда сталкивались с готовой к обороне подводной лодкой, не решались атаковать ее. В результате общие потери находившихся в море подводных лодок в сентябре вновь снизились до 10 процентов. Но с начала октября число атак авиации и вместе с ним потери подводных лодок вновь значительно возросли. Лодкам, правда, удалось сбить некоторое число самолетов, но все это мало помогало, так как непрерывно атакующие самолеты в конце концов причиняли лодкам повреждения или уничтожали их. Зенитное оружие соответствовало своему назначению только в том случае, если оно было достаточно мощным, чтобы отгонять самолеты или сбивать их еще до выхода на цель. Между тем оказалось, что на использовавшихся против подводных лодок тяжелых бомбардировщиках и летающих лодках нижнюю часть фюзеляжа защищала прочная броня и что 20-миллиметровые зенитки, как правило, не пробивали ее. Только этим мож-

но было объяснить то, что некоторые самолеты, получив более ста попаданий, не оказывались сбитыми.

После того как в мае 1943 года мы потерпели поражение в боях с конвоями в Атлантическом океане, нам пришлось прибегнуть к старой тактике, заключавшейся в том, чтобы бить противника по его уязвимым местам. Настало время вновь направить подводные лодки в удаленные районы, так как в изменившихся условиях эти районы становились относительно более перспективными. Опыт должен был показать, насколько слабее там противолодочная оборона.

Стремясь перенести действия подводных лодок в менее опасные районы, я принял решение направить их в Индийский океан.

Наш военно-морской атташе в Токио усиленно заботился о координации германских и японских военно-морских операций. В декабре 1942 года он сообщил, что Япония предлагает использовать находившиеся в сфере ее оккупации порты Пенанг и Сабанг в качестве баз германских подводных лодок, действующих в северной части Индийского океана.

Это базирование было, однако, возможно только при условии обеспечения баз применяемыми на германских подводных лодках топливом и смазочным маслом, запасными частями и боеприпасами и прежде всего консервированным провиантом, так как привыкшие к европейской пище подводники не смогли бы обходиться привычным для японцев продовольствием. По требованию японского морского командования было начато техническое оборудование базы в Пенанге. Весной 1943 года японское командование вновь несколько раз повторило пожелание, чтобы были присланы германские подводные лодки.

До тех пор пока в Атлантическом океане было достаточно возможностей для успешных действий лодок, японские предложения отклонялись.

Но поскольку с апреля 1943 года положение изменилось, было решено в конце июня 1943 года направить в Индийский океан несколько лодок «IXC» и «IXD-2» серий. Эти лодки после прекращения юго-западного муссона, сопровождавшегося большим волнением и плохой видимостью, которые мешали их действиям, должны были предпринять внезапные атаки в северной части Индийского океана и после этого прибыть в Пенанг.

Лодки потопили в Индийском океане и на переходе из Германии и обратно 57 судов общим тоннажем 365 807 рег.-бр. тонн. Несколько судов было повреждено. Наибольших успехов добилась U-510. Из больших лодок «IXD-2» серии лучше

всех действовала U-181. К сожалению, эти успехи стоили нам недешево. До конца войны мы потеряли 22 лодки из числа подводных кораблей, направленных в Индийский океан; 16 подводных лодок потопили самолеты, преимущественно на переходе Атлантическим океаном.

Выяснилось, что на всем протяжении Атлантического океана патрулирование осуществляли либо трехмоторные бомбардировщики с большим радиусом действия, либо самолеты с американских авианосцев, которые охотились за подводными лодками в центральной и южной частях Атлантического океана. В Индийском океане против подводных лодок действовали также самолеты, правда, в меньшем числе. Активность англо-американской авиации против германских подводных лодок повысилась повсеместно. Она оставалась весьма значительной до самого конца войны.

В этом мы убедились при организации действий подводных лодок в других удаленных морских районах.

Направленные туда лодки еще в середине июня 1943 года могли без помех принять топливо от подводного танкера, который находился западнее Азорских островов, и следовать после этого в свои операционные районы, простиравшиеся от юго-восточного побережья Америки до Рио-де-Жанейро и от Дакара до внутренней части Гвинейского залива.

Каждому командиру был выделен обширный район, в котором он мог действовать в зависимости от маршрутов торгового судоходства и организации противолодочной обороны противника. При использовании подводных лодок мы избегали сосредоточения их, чтобы не вызывать соответствующего сосредоточения сил противолодочной обороны.

Вначале действия подводных лодок развивались успешно. Лодки потопили 16 судов. Но вскоре противник усилил воздушное патрулирование настолько, что лодкам стало трудно оставаться в американских водах.

В свою очередь и прием топлива в море от подводных танкеров сделался настолько опасным, что от него пришлось отказаться. Это привело к тому, что лодки вынуждены были соответственно сокращать сроки своих действий в назначенных им районах.

Насколько мы могли судить, и в удаленных районах потери лодкам наносили только самолеты. Таким образом, наше намерение снизить потери путем перенесения операций в удаленные районы осуществить не удалось.

В июне мы потеряли менее 20 процентов действовавших в море лодок. Но в июле 1943 года вновь было потеряно более 30 процентов. При этом на переходе через Бискайский залив погибло столько же лодок, сколько погибло за многонедельное пребывание в операционных районах. Таким образом, приказ от 2 августа о запрещении выхода в море вполне соответствовал сложившейся обстановке.

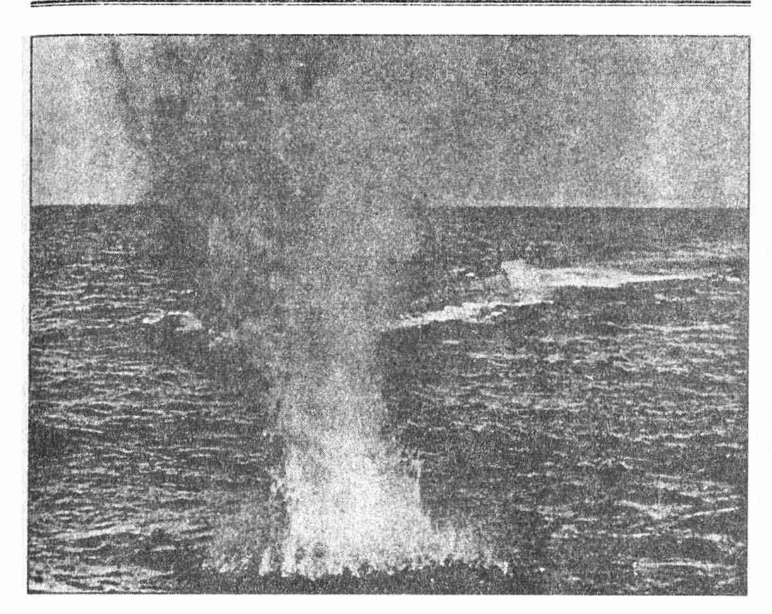
Во второй половине августа 1943 года на базах Бискайского залива завершалось оснащение первых подводных лодок новейшими радиолокационными станциями «Хагенук». Кроме того, каждая лодка получала поступившие к тому времени на вооружение флота акустические торпеды, носившие условное название «Цаункёниг».

Таким образом, помимо усиленного зенитного вооружения, эти лодки имели и другие виды оружия и боевой техники, которые повышали их боевые качества. Личный состав подводных лодок проходил соответствующую специальную подготовку по освоению новой боевой техники и оружия.

Мы рассчитывали, что этим лодкам удастся скрытно пройти в подводном положении до Северной Атлантики и там, действуя в составе группы против эскадренных миноносцев и авиации противника, атаковать один из конвоев.

Надо было вообще повысить активность в этом районе Атлантики и при этом действовать крупными силами. Массированные действия необходимы были еще и потому, что, как установило наблюдение за радиосвязью противника, несколько сотен четырехмоторных бомбардировщиков 15-й и 19-й групп военно-воздушных сил английского берегового командования, действовавших до этого в Северной Атлантике в составе сил противолодочной обороны, в июле 1943 года принимали участие в массовом налете на Гамбург, вызвавшем громадное число жертв среди гражданского населения. Временное отвлечение английских самолетов из районов Северной Атлантики стало возможным для противника, конечно, в результате приказа о возвращении действовавших там подводных лодок. Это уменьшило опасность нападения немецких лодок в водах западнее Великобритании.

С волнением следили мы за переходом подводных лодок, в конце августа 1943 года направлявшихся из Бискайского залива в Северную Атлантику. Возникал вопрос: поможет ли новый поисковый радиолокационный приемник обеспечить защиту лодок от внезапных нападений с воздуха?



Атака глубинными бомбами немецкой подводной лодки

Несмотря на сильное патрулирование, донесений о налетах авиации на подводные лодки в Бискайском заливе поступало мало. Это обстоятельство позволяло сделать вывод, что условия, по-видимому, решительным образом улучшаются и что этому мы, очевидно, обязаны новой радиолокационной станции «Хагенук». Как было установлено, из группы лодок, совершавших переход через Бискайский залив и оснащенных торпедами «Цаункёниг», не погибла ни одна.

Начиная с этого времени и вплоть до мая 1944 года в Бискайском заливе мы теряли в среднем не более одной-двух лодок в месяц.

Едва подводные лодки группы «Цаункёниг»[1] достигли назначенного им района боевых действий, как ночью 20 сентября 1943

[1] Речь, вероятно, идет не о группе подводных лодок, имевшей название «Цаункёниг». Так условно назывались лишь немецкие акустические торпеды. Здесь, видимо, говорится о группе «Льютен», подводные лодки которой имели на вооружении новые акустические торпеды «Цаункёниг». Группа «Льютен» имела в своем составе более 20 подводных лодок, развернутых в линию завесы на пути конвоев, следовавших из Галифакса в Англию. – *Прим. ред.*

года на дуге большого круга был обнаружен ожидаемый конвой. С наступлением рассвета подводным лодкам из подводного положения удалось атаковать торпедами два судна. Затем из-за сильного воздушного и надводного охранения контакт с конвоем был потерян. В первый день боя совместные действия по отражению атак с воздуха не удались, так как подводные лодки находились слишком далеко друг от друга. В вечерние сумерки того же дня контакт с конвоем удалось восстановить.

Теперь подводным лодкам пришлось иметь дело главным образом с сильным надводным охранением противника. Впервые были использованы новые акустические торпеды.

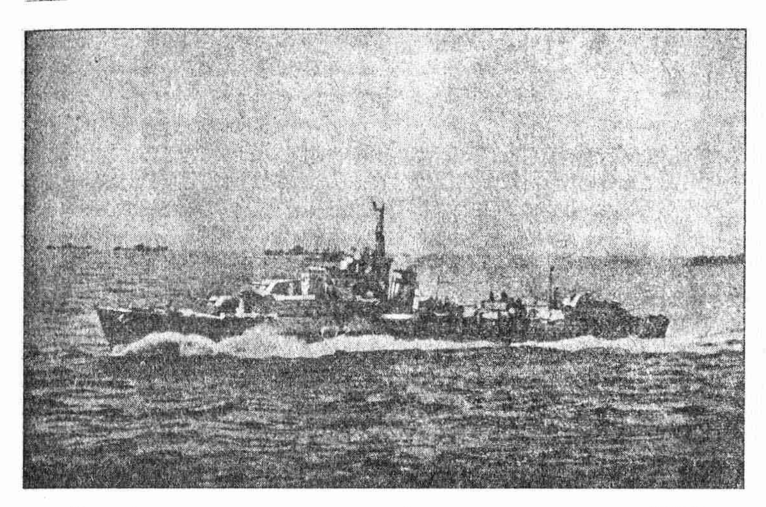
На следующий день некоторым лодкам зенитным огнем удалось отразить атаки бомбардировщиков. Эти лодки сохраняли возможность оставаться на поверхности и могли идти на сближение с конвоем.

Четверо суток длился бой, часто прерывавшийся из-за тумана и закончившийся в конце концов по той же причине. С подводных лодок поступили донесения об уничтожении новыми акустическими торпедами 12 эскадренных миноносцев и потоплении, кроме того, обычными торпедами девяти судов общим тоннажем 46 000 рег.-бр. тонн. В этом бою погибли две лодки.

Достигнутые успехи мы считали хорошими, учитывая, что уже со второго дня боя туман отрицательно сказывался на действиях лодок.

Однако из-за поступавших донесений мы переоценили эффективность торпед «Цаункёниг». Как выяснилось впоследствии, командиры подводных лодок завышали число потопленных ими кораблей охранения. Объяснялось это тем, что после выстрела с небольшой дистанции акустической торпедой подводной лодке приходилось немедленно погружаться на глубину 60 метров. В противном случае возникала опасность, что такая торпеда сработает на шум винтов самой подводной лодки. В этих условиях, когда выстрел производился с небольшой дистанции и попадание фиксировалось только на слух, легко могло случиться, что взрывы глубинных бомб ошибочно принимались за взрывы торпед.

По английским данным, в бою против этого конвоя было потоплено шесть судов общим тоннажем 36 422 рег.-бр. тонны, а также корабли охранения «Сент Круа», «Полиандес» и «Итчен». Сильные повреждения получил и «Лэган», который противнику все же удалось взять на буксир.



Конвой союзников, возвращающийся из северных портов СССР в Англию. 1944 г.

Опыт действий против конвоев в сентябре – октябре 1943 года требовал учесть, что в первом бою подводных лодок, оснащенных торпедами «Цаункёниг», значительную роль в их защите от ударов с воздуха сыграл туман. В дальнейшем нашим лодкам уже не удавалось пробиться сквозь воздушное охранение противника. Сравнительно удачных результатов первого опыта использования акустических торпед в последующие месяцы достигнуть не удалось, и вскоре выяснилось, что и новое оружие недостаточно для восстановления необходимой боеспособности подводных лодок. Мы были вынуждены решительным образом отказаться от массированного использования подводных лодок против конвоев. Оставалось только возможно расчетливее продолжать вести действия, сковывающие силы противника. Нельзя было допустить, чтобы напряженная обстановка, созданная для противника на морских сообщениях, облегчилась. Осуществление этого требовало весьма значительного числа подводных лодок, так как только опасение, что в любой момент немецкие лодки могут сосредоточиться для групповых действий, заставляло противника держать в готовности самолеты и корабли противолодочной обороны и лишало его возможности использовать эти силы для решения других задач.

Насколько напряженно протекала борьба в этот период, показывают записи в «Журнале боевых действий штаба командующего подводными силами» за 1 июня 1944 года:

«Как видно из донесений командиров подводных лодок, агентурных данных и сведений радиоразведки, до настоящего времени сковывать силы противника удавалось. Число самолетов, участвующих в охранении авианосцев и входящих в состав воздушного охранения конвоев и корабельных противолодочных групп, не только не снизилось, но даже возросло.

Для подводников особо тяжелыми являются действия, основная цель которых – сковывание сил противника. Больше чем в каком-либо ином роде оружия, успех подводной лодки являлся до сих пор личной заслугой всей ее команды и стимулировал поднятие наступательного духа, выносливости и упорства в боевых действиях. В настоящее время шансы на успех невелики, возможность же, что лодка из боевого похода не возвратится, становится все более вероятной, так как за последние месяцы возвращалось в среднем только 70 процентов лодок, выходивших в течение месяца на выполнение боевых заданий».

Все чаще приходилось задумываться над вопросом, является ли при столь высоких потерях целесообразным и оправданным дальнейшее продолжение подводной войны и не следует ли искать иных путей. Однако, учитывая весьма значительные силы противника, которые сковывались действиями наших подводных лодок, мы неизменно приходили к заключению, что «подводную войну необходимо продолжать всеми имеющимися средствами. Как ни горько, но приходилось мириться с потерями, даже в случае если в настоящий момент они не оправдывали достигнутых результатов».

Другого оружия, которое могло бы сковать такие же силы противника, помимо подводных лодок, не было.

Но для эффективной борьбы нужна была подводная лодка, не требовавшая всплытия для зарядки аккумуляторных батарей, обладающая более высокой скоростью подводного хода и обеспечивающая возможность длительного нахождения личного состава лодки под водой. Единственным утешением для нас было сознание того, что такая лодка уже создана и что недалек день, когда она войдет в состав подводных сил.

Весной 1944 года были оборудованы «шноркелем» первые боевые лодки старого типа, что позволяло производить зарядку аккумуляторов и вентиляцию внутренних помещений под водой. Все это давало возможность рассчитывать, что в буду-

щем подводным лодкам нового типа вообще не потребуется в ходе боевых действий всплывать на поверхность. В конце мая были устранены основные недостатки нового устройства и приобретен известный опыт его использования.

В этот же период, накануне вторжения во Францию, командованию подводных сил предстояло принять тяжелое решение о направлении подводных лодок в Па-де-Кале и Ла-Манш. Возникал вопрос: допустимо ли посылать лодки в эти мелководные районы, где непрерывно патрулируют согни различных сторожевых кораблей и самолеты противника? Смогут ли лодки вообще действовать в проливах и возможно ли рассчитывать на такие успехи, которые оправдывали бы направление туда значительного числа подводных лодок?

С 1940 года мы не вели боевых действий в таких мелководных районах, как у побережья Англии. Теперь с оборудованием лодок «шноркелем» действия в подобных условиях становились возможными. Но в продолжение всего похода, то есть в течение нескольких недель, лодкам приходилось оставаться под водой. Выдержат ли подводники такое чрезмерно сильное физическое и психическое напряжение? Смогут ли они регулярно пользоваться «шноркелем» в условиях столь сильного охранения?

При рассмотрении всего комплекса вопросов выявилось еще одно обстоятельство, которое затруднило принятие окончательного решения. Положение осложнялось тем, что во время нахождения лодок в районе вторжения они не могли поддерживать радиосвязь с командованием. Поэтому обстановку в районе боевых действий частично можно было уточнять только с помощью случайно перехваченных радиограмм противника. Личные доклады командиров можно было рассчитывать получить только через несколько недель после возвращения лодок из боевого похода.

Однако от результатов вторжения, успеха его или неудачи в решающей степени зависел весь дальнейший ход войны.

Подводная лодка являлась как раз тем средством, которое, действуя в качестве отдельной боевой единицы с небольшим числом личного состава на борту, способно было внести довольно большой вклад в общий военный успех. Такой успех достигался даже в том случае, если подводной лодке ценой собственной гибели удавалось потопить хотя бы один транспорт противника, груженный боеприпасами, танками или другим военным грузом. В самом деле, какое количество жизней пришлось бы принести

в жертву, сколько материальных ценностей и средств потребовалось бы израсходовать, чтобы уничтожить или вывести из строя такое же количество боевых средств противника! Я пережил тяжелую внутреннюю борьбу, прежде чем принял окончательное решение. В конце концов я все же пришел к заключению о необходимости участия подводного флота в боевых действиях в случае англо-американского вторжения.

И когда 6 июня 1944 года это вторжение началось, первые подводные лодки уже входили в бухту Сены. Я обратился тогда к подводникам со следующим приказом:

«Любое судно противника, принимающее участие в высадке десанта, даже если оно перевозит всего полсотни солдат или хотя бы один танк, является объектом, для уничтожения которого подводная лодка должна принять всевозможные меры. Такое судно необходимо атаковать, не считаясь с возможностью собственной гибели. Если придется встретиться с десантными кораблями и судами, нельзя считаться с опасностями действий в условиях мелководья, наличия минных заграждений или каких-либо других осложнений. Каждый солдат противника, уничтоженный до высадки десанта, снижает возможности выполнения противником задуманного плана.

Подводную лодку, которая сумела нанести ущерб противнику в десантной операции, следует считать выполнившей свой высокий долг и оправдавшей свое назначение даже в том случае, если она при этом погибнет».

И вот наступили недели самых напряженных действий за все время подводной войны. Возвращавшиеся из боевых походов командиры докладывали о достигнутых успехах, и это заставляло продолжать использование подводных лодок.

В конце концов лично я не выдержал того напряжения, которое продолжали нести подводники. Неуверенность в судьбе лодок, участвовавших в боевых действиях, а также опасения, что противник будет применять все более совершенные средства противолодочной обороны в масштабе, при котором дальнейшее участие подводных лодок уже не оправдается, заставили меня 24 и 26 августа приказать всем лодкам, еще находившимся в районе Сены, возвратиться в базы.

Каковы же общие результаты действий подводных лодок в районе вторжения противника за период с 6 июня по конец августа 1944 года?

Всего в разное время здесь действовало 30 подводных лодок, оборудованных «шноркелем». Они приняли участие в 45

боевых походах против десантных сил противника. Мы потеряли из этого числа 20 лодок.

По английским данным, подводные лодки потопили пять кораблей охранения, 12 судов общим тоннажем 56 845 рег.-бр. тонн, четыре десантных корабля общим водоизмещением 8404 тонны. На мине, поставленной подводной лодкой, подорвалось и затонуло еще одно судно. По английским же данным, были повреждены корабль охранения, пять судов общим тоннажем 36 800 рег.-бр. тонн и десантное судно. Подорвались на минах, поставленных подводными лодками, и получили повреждения два судна.

Все потопленные суда имели на борту военное имущество. Чтобы представить себе, в чем именно могли выражаться уничтоженные материальные средства, можно обратиться к справочнику по подготовке личного состава авиации США. В нем говорится, что «если подводная лодка потопит два судна по 6000 тонн каждое и один танкер в 3000 тонн, то можно считать, что при этом погибло 42 танка, 8 152-мм гаубиц, 88 87,6-мм орудий, 40 40-мм орудий, 24 автобронемашины, 50 пулеметов крупного калибра, 5210 тонн боеприпасов, 600 винтовок, 428 тонн запасных частей для танков, 2000 тонн разных продуктов и предметов снабжения, 1000 канистр бензина.

Во что вылились бы боевые действия, если бы суда доставили эти грузы в порт выгрузки? Для уничтожения этого военного имущества силами бомбардировочной авиации противнику потребовалось бы совершить 3000 налетов»[1].

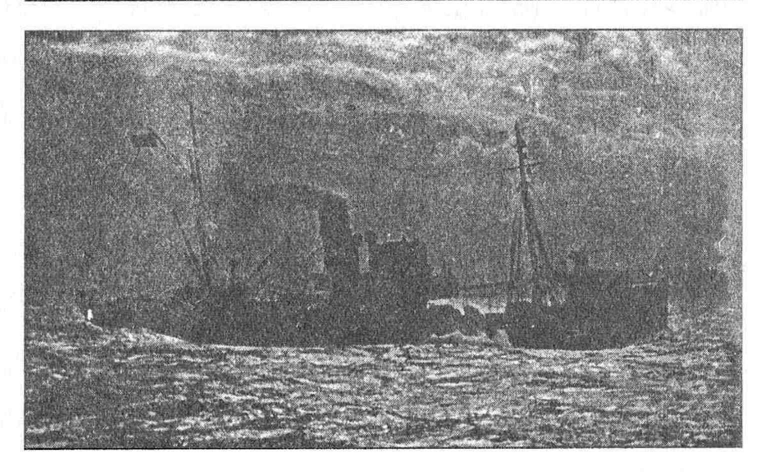
В связи с этим я возвращаюсь к прошлому и сужу о действиях подводных лодок в районе вторжения по записям в моем «Журнале боевых действий»:

«Закончились действия лодок в проливах Ла-Манш и Па-де-Кале. Эти действия свидетельствуют о том, что, несмотря на опасения я сомнения в целесообразности привлечения подводных лодок к участию в борьбе с силами вторжения, это решение было правильным. В исключительно тяжелых условиях лодки добились хороших результатов, потребовавших, правда, тяжелых, но все же терпимых жертв. Подводные лодки наносили противнику если не решающие, то во всяком случае чувствительные удары по системе снабжения и подвоза, облегчая тем самым армейским частям борьбу с высадившимся десантом»[2].

---

[1] Training Manual prepared by Airasdevlant, Naval. Air Station, Quonset Point, Rhode Island.

[2] Журнал боевых действий штаба подводных сил, 15 сентября 1945 года.

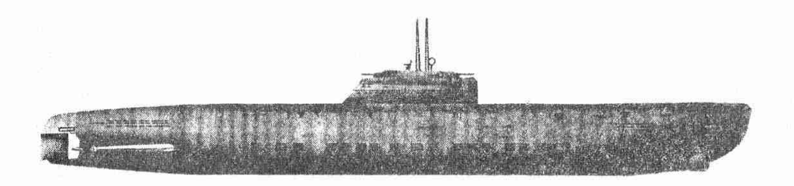


Минные тральщики играли значительную роль в морской войне

В результате высадки десанта в районе Авранша 4 августа 1944 года наши подводные лодки потеряли возможность использовать опорные пункты на побережье Бискайского залива. Поэтому с конца августа до конца сентября 1944 года лодки стали постепенно переразвертываться в норвежские воды.

Еще 1 июня 1944 года я дал указание, чтобы впредь ни одна подводная лодка без «шноркеля» не направлялась в Атлантический океан. С того времени впервые после 1940 года они вновь стали появляться у английского побережья. Границы оперативных районов в сторону открытого моря командованием не ограничивались. По этому поводу в «Журнале боевых действий штаба командующего подводными силами» имеется следующая запись от 11 сентября 1944 года:

«Все лодки получили приказ действовать в зависимости от состояния противолодочной обороны противника в западной или восточной части своих секторов. Границы в восточной части указываются ориентировочно. Командование учитывает, что боевые действия лодок в основном в подводном положении и активные меры обороны со стороны противника вызывают большое напряжение у всего личного состава, особенно у молодого пополнения. Поэтому командирам лодок, действующим в непосредственной близости от побережья противника, вновь рекомендуется самостоятельно решать вопрос о необходимости



Подводная лодка U-2501 (Германия). ***Водоизмещение:*** *1647/2100 тонн.* ***Размеры:*** *77 × 8 × 6,2 м.* ***Силовая установка:*** *двухвальная, дизель/электромоторы.* ***Вооружение:*** *четыре 30-мм (1,2") орудия, шесть 533-мм (21") торпедных аппаратов.* ***Спущена на воду:*** *1944 г. U-2501 была первой лодкой в серии «XXI». Она явилась вершиной в развитии подводных лодок классического типа и первым шагом к современным атомным подводным лодкам. Это была двухкорпусная океанская подводная лодка с высокой подводной скоростью и возможностью бесшумного хода со скоростью 3,5 узла. Внешний легкий корпус имел обтекаемую форму. Внутренний корпус был изготовлен из углеродистой стали толщиной 28—37 мм. Лодка оснащалась новыми сверхлегкими батареями, позволявшими поддерживать скорость 16 узлов в течение одного часа. При скорости 4 узла лодка могла двигаться под водой три дня без подзарядки батарей. До конца Второй мировой войны в строй вступило 55 подводных лодок типа «XXI». U-2501 была затоплена командой в 1945 г.*

временного или окончательного отхода (отход использовать для донесения обстановки!) и возвращения в базу до израсходования топлива и торпед в зависимости от состояния противолодочной обороны или степени переутомления команды».

Первое донесение, поступившее от лодки, действовавшей в таких условиях, оказалось весьма благоприятным. U-482 в проливе Норт-Ченнел, к северу от Ирландии, потопила корвет «Хёрст Касл» и четыре транспорта общим тоннажем 31 610 рег.-бр. тонн.

Дальнейшее использование подводных лодок в непосредственной близости от побережья в Ирландском море, в западной части пролива Ла-Манш и вблизи Шербура было также удачным. В свою очередь, U-1232 потопила около Галифакса (Канада) из состава двух конвоев четыре судна общим тоннажем 24 331 рег.-бр. тонна и атаковала торпедами судно тоннажем 2373 рег.-бр. тонны. U-870, находившаяся западнее Гибралтара, действовала так же успешно.

В результате до конца января 1945 года мы считали, что благодаря «шноркелю» даже лодки старых серий вновь обрели боеспособность. Успехи подводных лодок, последние три ме-

сяца находившихся в операционных зонах, соответствовали успехам, достигнутым в августе 1942 года. Однако в отношении экономического эффекта в боевом использовании лодок выявилось весьма существенное расхождение. Раньше из каждых 100 суток подводные лодки находились в море 60 суток, причем 40 суток из них они проводили непосредственно в районах боевых действий. К декабрю 1944 года сложилось неблагоприятное соотношение между временем нахождения лодок в базах и временем пребывания их в море. Утрата расположенных на побережье Бискайского залива опорных пунктов и судоремонтных предприятий, длительность перехода лодок из дальних баз в районы боевых действий и, наконец, следование их в подводном положении со «шноркелем» на малой скорости – все это привело к тому, что лодки находились в море в среднем всего 37 суток и из них только 9 суток действовали в назначенных им зонах. Поэтому абсолютное число потопленных судов было значительно ниже показателей 1942 года. Положение могло улучшиться только при условии ввода в строй лодок новой серии, могущих развивать под водой большую скорость хода.

Самым отрадным за последние месяцы было то, что в январе 1945 года потери в лодках значительно снизились: они составляли 10,4 процента по отношению к находившимся в море подводным лодкам, следовательно, едва ли превышали потери, имевшиеся во второй половине 1942 года, и были ниже, чем в 1940 и 1941 годах.

Таким образом, благодаря положительным результатам, достигнутым с помощью «шноркеля», борьба в прибрежных зонах противника, имевшая целью сковать действия врага, вновь приобрела наступательный характер.

При этом выяснилось, что нахождение подводных лодок в мелководных районах, вблизи разнообразного по очертаниям побережья, в зонах перемежающихся отливов и приливов имеет даже известные преимущества, так как в таких условиях обнаружение лодки гидроакустическими средствами сторожевых кораблей весьма затрудняется.

Когда лодки направлялись в мелководные районы, командирам особо указывали на то, что их тактика должна резко отличаться от обычной. Они должны были по возможности действовать не так, как рассчитывал противник. Например, выход в атаку рекомендовалось производить не со стороны открытого моря, то есть с глубоких мест, а, наоборот, с более мелкой

прибрежной стороны. Советовали также после атаки уходить по возможности в сторону берега.

Учитывая благоприятные результаты и относительно небольшие потери, командование подводных сил в январе 1945 года вынесло решение о направлении к побережью противника также тех лодок, которые должны были вступить в строй в феврале.

Принять такое решение нелегко. Противник, конечно, мог и должен был усилить в своих водах противолодочную оборону. Лодки практически почти полностью лишались возможности пользоваться радиосвязью. Это приводило к тому, что командование узнавало о судьбе подводной лодки и обстановке в районе ее действий не через 7–14 дней, как это было раньше, а спустя много недель, то есть когда обстановка становилась совершенно иной. Поступавшие сведения часто сильно запаздывали, и командование не могло своевременно реагировать на те или иные события.

Вместе с тем нельзя было не считаться с тем, что каждый уничтоженный у английского побережья транспорт с военным грузом, который следовал во Францию или в устье реки Шельды, являлся ударом по противнику, облегчавшим нашим войскам ведение борьбы на суше.

Задача подводных лодок заключалась также в том, чтобы своими действиями сковывать легкие боевые корабли противника у побережья Англии и лишать их возможности участвовать в нарушении нашего каботажного судоходства в Северном море, в проливе Скагеррак и на морских путях вдоль Норвегии. Осуществление этой задачи начиная с конца ноября 1944 года позволило беспрепятственно ходить в этих районах большому числу немецких судов, совершавших перевозки подкреплений для фронтов в Германии.

Командиры подводных лодок, возвращавшихся в феврале и начале марта 1945 года, доносили об успешных действиях лодок. Это обстоятельство довольно убедительно подтверждало правильность принятого в январе решения о продолжении боевых действий в прибрежных водах Англии.

Но вскоре в том же месяце мы снова стали беспокоиться за судьбу лодок, в связи с тем что в перехваченных радиосообщениях противника не содержалось решительно никаких сведений о действиях немецких подводных лодок. И вот вместо ожидавшихся положительных известий 13 марта 1945 года от U-230 поступило радиодонесение, что на глубине 80 метров, в 20 мет-

15 Зак. 506

рах над грунтом, она подорвалась на мине и получила тяжелые повреждения. Командир успел радировать, что личный состав вышел из лодки и пытается добраться до берегов Ирландии.

Не оставалось сомнений, что против немецких подводных лодок английское командование начало использовать мины, которые ставились на значительной глубине. Командование подводных сил еще раньше учитывало такую возможность и в октябре 1944 года указывало командирам лодок, что необходимо следовать в подводном положении, на глубине в пределах от 15 до 30 метров, так как на такой глубине противник едва ли будет ставить мины из-за опасности, возникающей для его собственного судоходства.

Отсутствие сведений о действиях наших лодок и радиограмма U-230 побудили нас приказать командирам подводных лодок покинуть прибрежные воды в случае слишком активной деятельности противолодочной обороны противника и возвратиться в базу.

До самой капитуляции мы почти ничего не знали о результатах действий отдельных лодок и последних мероприятиях противника в области противолодочной обороны. О постигшей нас тяжелой неудаче мы узнали лишь после окончания войны. Если в январе погибло шесть лодок, то в апреле 1945 года наши потери составили 29 подводных кораблей. Причины, вызвавшие столь резкий рост потерь, станут понятными лишь после того, как будут опубликованы официальные английские материалы за этот период.

В последние недели войны все сильнее чувствовались удары авиации союзников по немецким портам. Они наносились также в прибрежных водах и причиняли весьма значительные потери на продолжавшей сокращаться территории Германии.

За время испытаний лодок «XXI» и «XXIII» серий и подготовки личного состава выявились неполадки технического характера, которые были вполне естественными, учитывая, что приходилось осваивать новые типы лодок, создававшиеся на основе собственного опыта. Выявленные неполадки задерживали подготовку команд и испытания, однако полученные в конце концов результаты оказались весьма удовлетворительными. Наивысшая подводная скорость хода лодки «XXI» серии составляла 17,5 узла, экономическая скорость, достигавшая пяти с половиной узла, была также велика, причем лодка следовала почти бесшумно. Радиус действия лодки этой серии был таков, что она могла заходить во все районы Атлантичес-

кого океана и доходить, например, до Кейптауна, оставаться там и участвовать в боевых действиях три-четыре недели, а затем без пополнения топлива возвратиться в базу. Оснащенные новой техникой, эти лодки, пользуясь новыми приемами стрельбы, имели возможность устанавливать точные исходные данные цели и использовать торпеды, находясь под водой на глубине 50 метров.

Такими же качествами обладали и лодки «XXIII» серии, хотя их предельная подводная скорость и радиус действия были меньше.

С созданием лодок «XXI» и «XXIII» серий устранялись преимущества, которыми с 1943 года обладала противолодочная оборона противника, причем одной из основных опасностей для лодок являлась возможность обнаружения ее при нахождении в надводном положении. Оставаясь защищенной от средств обнаружения при нахождении под водой, лодка маневрировала на глубине и выходила в атаку в подводном положении. Теперь открывались новые перспективы использования лодок и представлялись возможности достижения в недалеком будущем новых успехов.

На протяжении последних двух лет войны в Англии напряженно следили за созданием усовершенствованных серий немецких подводных лодок. В феврале 1945 года на Ялтинской конференции представители Англии ставили вопрос о том, чтобы русские возможно быстрее заняли Данциг (Гдыню), так как там на верфях якобы строилось 30 процентов новых немецких лодок. «Авиации и надводному флоту союзников будет очень трудно бороться против подводных лодок новых серий, так как они обладают высокой скоростью хода под водой и оснащены новейшей техникой»[1].

В заключительной части отчета, представленного начальниками штабов союзных армий президенту Рузвельту и премьер-министру Черчиллю на Ялтинской конференции, говорилось:

«...7. Возможность того, что немецкие подводные лодки снова создадут серьезную опасность для союзного судоходства в Северной Атлантике, вызывает сильное беспокойство. Еще рано судить о том, насколько такая активность окажется действенной, а потому мы предлагаем обсудить этот вопрос еще раз 1 апреля 1945 года.

[1] Die offiziellen Jalta-Dokumente des U. S. State Department, deutsche Ausgabe. Seite 60, 62, 63, 67 auch 69.

8. Между тем мы договорились о проведении следующих контрмероприятий:

А. Увеличить, насколько практически это окажется возможным, число кораблей и самолетов противолодочной обороны.

Б. Продолжать и, по возможности, усиливать бомбардировку верфей, сосредоточивая, по возможности, особое внимание на Гамбурге и Бремене.

В. Продолжать действия против опорных пунктов и быть в готовности усилить эти действия.

Г. Повысить на 10 процентов применение против подводных лодок авиационных мин, включая расход мин на учебных полигонах.

Д. За пределами указанных в пункте «Г» районов постановку мин производить надводными кораблями и авианосной авиацией.

Е. Повысить активность действий против тральщиков противника.

Ж. Продолжать и усилить действия против судов противника, используемых для снабжения баз подводных лодок»[1].

В результате продолжавших усиливаться воздушных бомбардировок Германии выпуск первых подводных лодок «XXIII» серии задержался и осуществился лишь в феврале. Первая лодка «XXI» серии могла вступить в строй не раньше апреля 1945 года.

Подводные лодки «XXIII» серии добивались хороших успехов в непосредственной близости от английского восточного побережья. Так, например, U-2336 проникла в залив Фёрт-оф-Форт и потопила юго-восточнее острова Мей два судна. Командиры отзывались о лодках «XXIII» серии следующим образом:

«Это идеальная лодка для непродолжительных действий вблизи побережья. Она быстроходна, обладает хорошей маневренностью, проста в управлении. Незначительные размеры лодки затрудняют возможность обнаружения и поражения ее противником. Он может лишь предполагать о присутствии лодки, но установить точно ее местонахождение трудно».

В ходе практического использования лодки «XXIII» серии выявилась заниженность теоретических выводов. Так, предполагалось, что максимальная продолжительность пребывания подводной лодки «XXIII» серии в море составит две-три недели. Между тем U-2321 находилась в море 33 суток, что превысило теоретические предположения почти вдвое.

---

[1] Die offiziellen Jalta-Dokumente des U. S. State Department, deutsche Ausgabe, Seite 245–247.

Ни одна из восьми лодок «XXIII» серии, действовавших в прибрежных водах противника, не погибла.

Первая лодка «XXI» серии – U-2511 вышла в первый боевой поход из Бергена 30 апреля 1945 года. По словам командира лодки, она показала себя с отличной стороны как в условиях атаки, так и в условиях обороны и представляла для подводников нечто совершенно новое.

4 мая 1945 года в соответствии с принятым мною решением о прекращении военных действий все подводные лодки получили приказ, запрещавший атаковать суда.

ПРИЛОЖЕНИЯ

В оригинале книги эта страница белая (без текста, без изображений).
In the original book, this page is white (no text, without images).

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Основные тактико-технические данные немецких подводных лодок

Серия	Водоизмещение, *т*		Дальность, миль (при скорости хода в узлах)		Максимальная скорость хода, узлов	
	надводное	подводное	надводная	подводная	надводная	подводная
I	862	983	6700 (12)	80 (4)	17,7	8,2
II	254	303	1050 (12)	35 (4)	13,0	6,9
VIIa	626	745	6200 (10) 4300 (12)	90 (4) 8700 (10)	16,0	8,0
VIIb	753	857	6500 (12)	72 (4)	17,2	8,0
VIIc	769		8850 (10) 6500 (12)	80 (4) 13450 (10)	17,3	7,6
IXC	1120	1232	11000(12)	63 (4)	18,2	7,3
IXD-2	1612	1804	31500 (10) 23700 (12)	57 (4) 18450 (10)	19,2	6,9
XB (минный заградитель)	1763	2177	14500 (12)	93(4)	16,4	7,0
XIV	1688	2932	12350 (10) 9300 (12)	55 (4) 15500 (10)	14,5	6,2
XXI	1621	1819	11150 (12)	285 (6)	15,5	17,5
XXIII	232	256	1350 (9)	175 (4)	9,5	12,5

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ВЫПИСКА ИЗ ИНСТРУКЦИИ ПО МОРСКОМУ СУДОХОДСТВУ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ, 1938 год (ДMS), книга 40, с. 88

Донесения о противнике

Как только капитан торгового судна установит, что замеченный им корабль или самолет принадлежит противнику, он обязан немедленно донести о характере и местонахождении этого корабля или самолета по радио. Своевременная передача такого донесения может обеспечить безопасность не только данного торгового судна, но и многих других, поскольку создается возможность уничтожить корабль или самолет противника кораблями или самолетами. Следует учитывать, что подобная возможность предоставляется не всегда. Порядок передачи донесений о встрече с противником и подачи сигналов бедствия изложен в главе 6 (часть II). Капитаны торговых судов и их экипажи должны знать требования, изложенные в данной главе.

Значение донесений

А. О значении, которое имеет своевременная передача одиночными торговыми судами донесений по радио об обнаружении и месте кораблей и самолетов противника, говорится в главе 3 (часть I). Эти данные могут представляться в «донесениях о противнике» или в «сигналах бедствия» – в зависимости от обстановки.

Б. «Донесения о противнике» и «сигналы бедствия» передаются по личному приказанию капитана судна или первого помощника капитана.

В. Очень важно передать эти донесения как можно быстрее. Поблизости может находиться свой военный корабль, и своевременное получение им донесения позволит спасти другие суда или навязать противнику бой с нашим кораблем.

Условия открытия огня

А. Открытие огня по противнику, действующему в соответствии с международным правом.

Поскольку на торговых судах вооружение предназначается исключительно для самообороны, оно должно использоваться только тогда, когда абсолютно очевидно намерение противника захватить или потопить данное торговое судно. Следует исходить из того, что с началом войны противник будет действовать, соблюдая нормы международного права, и поэтому огонь по противнику нельзя открывать, пока не будет очевидным его намерение захватить данное торговое судно. Вместе с тем огонь должен быть открыт

немедленно, если очевидно, что сопротивление необходимо, чтобы избежать захвата судна противником

Б. Открытие огня по противнику, нарушающему международное право.

Если в ходе войны становится очевидным, что противник не считается с нормами международного права, нападая на торговые суда без предупреждения, то разрешается открывать огонь по надводному кораблю, подводной лодке или самолету противника, прежде чем торговое судно подвергнется нападению, если открытие огня торговым судном помешает противнику занять выгодную для нападения позицию.

Порядок действий в случае нападения всплывшей подводной лодки противника:

А. Общие положения.

Торговое судно не должно ни в коем случае сдаваться подводной лодке противника без сопротивления. Решительная попытка торгового судна уйти от преследования вполне может увенчаться успехом.

Б. .....

IV. Торговые суда, имеющие вооружение, должны открыть огонь по противнику, препятствуя его сближению с торговым судном, чтобы захватить его или лишить возможности уйти от преследования. Огонь должен быть открыт торговым судном также в том случае, если противник первым применил оружие.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ВЫДЕРЖКА ИЗ «ЖУРНАЛА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ ШТАБА КОМАНДУЮЩЕГО ПОДВОДНЫМИ СИЛАМИ»

21 января 1940 года

На основании произведенных опытных стрельб торпедами «123», взрыватели которых отказывали, и магнитных исследований торпед, хранящихся на складах, главный инспектор торпедного оружия флота считает отказы взрывателей торпед возможными. С самого начала войны недоверие к торпедам было вызвано тем, что значительное число торпед (главное оружие подводных лодок) оказалось непригодным в боевых условиях. Не менее чем в 25 процентах всех случаев торпеды не срабатывали. Из всех произведенных 6 января выстрелов 40,9 процента оказались безрезультатными из-за отказов взрывателей торпед. В эти данные не включены безрезультатные выстрелы за первые три месяца войны, так как тогда еще не предполагали возможности отказа взрывателей, и неудачи относили за счет промахов.

Затяжная и довольно часто менявшаяся по форме борьба за устранение неполадок с торпедами протекала в следующих условиях:

1. В августе 1939 года, перед выходом подводных лодок, состоялось совещание в экспериментальном торпедном институте германского флота. На совещании обсуждалось выраженное командующим подводными силами сомнение в надежности действия взрывателя. Начальник экспериментального института нашел, что эти сомнения необоснованны.

2. 14 сентября подводная лодка U-29 донесла по радио о двух случаях, когда взрыватели срабатывали преждевременно. Главный инспектор торпедного оружия пытался объяснить это неправильным определением подводными лодками своего места в море (30–60 морских миль)[1]. Подобное утверждение я отвергаю. Главный инспектор торпедного оружия предложил впредь устанавливать взрыватели на две зоны ниже, чтобы понизить их чувствительность. Однако это приводило к тому, что против судов менее 3000 рег.-бр. тонн надо было действовать торпедами с ударными взрывателями, так как небольшое магнитное поле цели в этом случае не позволяло рассчитывать на безотказность магнитного взрывателя. 14 сентября командирам подводных лодок были даны соответствующие указания командующего подводными силами.

3. Неполадки все еще не устранены. Поступают новые донесения :

о преждевременном срабатывании взрывателей (U-27 донесла даже о получении лодкой повреждений из-за детонации). До выяснения причин не-

---

[1] Установка магнитного взрывателя производилась в соответствии с напряжением магнитного поля Земли, для чего имелись специальные карты магнитных зон. Ошибка в месте подводной лодки приводила к ошибке при пользовании этими картами. – *Прим. ред.*

поладок было предложено снабжать взрыватели торпед контактным устройством типа «А», позволяющим выключать магнитный взрыватель.

4. После введения контактного устройства типа «А» командующий подводными силами 2 октября издал приказ, требующий впредь вести стрельбу торпедами с ударным взрывателем.

Благодаря этому временно устранялась опасность из-за преждевременного срабатывания взрывателей. Проведение этого мероприятия было необходимо для обеспечения безопасности лодок до окончательного выяснения причин преждевременного действия взрывателей.

5. В начале октября главный инспектор торпедного оружия сообщил, что причиной преждевременного действия взрывателя «G7e» является неудачное расположение проводов. Так как в настоящее время провода размещаются иначе, взрывателями «G7e» можно снова пользоваться для стрельбы с установкой торпеды на глубину, превышающую осадку цели. Преждевременное действие взрывателя «G7a» торпедный инспектор объясняет посторонним механическим воздействием. Поэтому от употребления взрывателя «G7a» следует воздержаться до выяснения вопроса о возможности применения его для стрельбы с установкой торпеды на глубину, превышающую осадку цели.

Я выразил сомнение и беспокойство по поводу столь различных объяснений причин неполадок. Но после заверений торпедного инспектора, что взрыватели типа «G7e» теперь надежны, разрешил для проверки пользоваться взрывателями типа «G7e» при стрельбе с установкой торпеды на глубину, превышающую осадку цели.

6. 18 октября U-46 донесла, что при атаке конвоя торпеда со взрывателем «G7e» сработала преждевременно. Это доказывало, что, несмотря на изменения, взрыватели «G7e» все еще ненадежны. Поэтому я снова приказал при стрельбе торпедами с взрывателями «G7e» использовать ударный взрыватель и отключать магнитный (устройство «А»).

Таким образом, мы вернулись к положению, существовавшему в 1914–1918 годах. Но я вынужден был отказаться от использования магнитных взрывателей, преимущества которых так часто превозносят. Это было сделано для того, чтобы избежать потерь из-за несовершенства боевых средств, а также для устранения причины неуспеха подводных лодок (в то время единственной причиной неуспеха считалось преждевременное срабатывание взрывателя).

7. 20 октября торпедный инспектор доложил, что торпеды («G7a» и «G7e») подходят к цели на глубине на два метра ниже заданной. Многочисленные донесения командиров подводных лодок об отказах ударных взрывателей, несмотря на точные расчетные данные стрельбы, давали основание предполагать, что торпеды идут к цели на глубине ниже заданной и потому проходят под килем судна. Так выявилась новая и весьма серьезная причина отказов при стрельбе торпедами с ударными взрывателями. Во избежание безрезультатных атак из-за движения торпед на глубине ниже заданной 20 октября я приказал при стрельбе торпедами с ударными взрывателями устанавливать глубину хода торпеды не более четырех метров. По предложению торпедного инспектора я дополнил приказ указанием устанавливать торпеду на глубину хода на два метра меньшую, чем осадка судна-цели. Но чтобы торпеда не выскакивала на поверхность, наименьшая глубина ее хода должна быть не ниже трех метров, а в условиях характерной для Атлантики мертвой

зыби – не ниже четырех метров. Таким образом, исключается возможность стрельбы по целям с осадкой меньше пяти-шести метров, то есть исключается возможность, например, атаки эскадренных миноносцев.

8. 23 октября на совещании, состоявшемся в Вильгельмсхафене у командующего подводными силами с участием главного инспектора торпедного оружия, а также начальников экспериментального торпедного института и торпедно-испытательной станции, участники его договорились о нижеследующем:

а) необходимо учитывать обнаружившиеся значительные отклонения торпед от заданной глубины в значительно большей степени, чем это принималось в расчет до последнего времени;

в) причина преждевременного срабатывания взрывателей еще не установлена;

с) необходимо устранить по меньшей мере возможности самопроизвольного действия взрывателя в конце хода торпеды.

Все это свидетельствует о том, что возможности использования торпедного оружия сильно ограничены, так как при ударных взрывателях существовала опасность прохождения торпеды ниже заданной глубины, а при магнитных взрывателях – опасность их преждевременного срабатывания.

9. 5 ноября промышленность предложила новый (комбинированный) взрыватель ударного и магнитного действия Pi (A + B). Надеются, что он устранит неполадки благодаря стабилизации магнитной стрелки. С принятием его на вооружение мы снова вернемся к использованию магнитных взрывателей. Для определения глубины хода торпеды даются указания устанавливать ее, исходя из осадки цели плюс один метр. К сожалению, при повышенном ходе торпеды не разрешается использование взрывателя «G7a» из-за трудностей, связанных с механическими свойствами взрывателя. Теперь все надежды возлагаем на новый взрыватель. В связи с этим продолжающие поступать сообщения о случаях отказа взрывателей не представляются столь существенными.

10. 8 и 9 ноября вышли в море U-28 и U-49 – первые подводные лодки, торпеды которых были снабжены комбинированными взрывателями.

19 ноября U-49 донесла о преждевременном срабатывании взрывателя «G7a», несработавшем взрывателе «G7e» и о детонации «G7a» в 200 метрах.

Это донесение разрушило наши самые радужные надежды. Никакого улучшения положения, следовательно, достигнуто не было. Поступают новые донесения командиров других подводных лодок о преждевременных срабатываниях взрывателей и отказах.

После объяснений с торпедным инспектором, который продолжает верить в надежность взрывателей при установке торпеды на глубину хода, превышающую осадку цели, я также склонен пока считать недоказанной возможность отказа взрывателя. Имеющие место случаи преждевременного срабатывания взрывателей, очевидно, следует отнести за счет механических воздействий на взрыватель в условиях неспокойного моря.

Возможность отказов взрывателей пытаюсь устранить тем, что даю указания о стрельбе при спокойном море, а также об установке хода торпед на большую глубину. По согласованию с торпедным инспектором даю указание при плохой погоде устанавливать торпеды на большую глубину и делаю ссылку на указанный в технической инструкции радиус действия взрывателя.

11. Продолжают поступать новые донесения о преждевременном срабатывании взрывателей и их отказах. Некоторые специалисты по торпедному оружию для устранения неполадок предлагают сократить чувствительность взрывателя путем установления более низких зон (на две зоны ниже против зональной карты). Рассчитывают, что при установке на глубину, равную осадке цели, торпеда будет проходить ближе к судну и силовое (магнитное) поле, создаваемое его корпусом, сможет оказать более сильное влияние на комбинированный взрыватель, несмотря на его малую чувствительность. Я категорически возражал против действий по этому методу, так как в таком случае снова пришлось бы ставить стрельбу торпедами в полную зависимость от состояния моря и воздействия волн, причем не была бы устранена опасность преждевременного срабатывания взрывателей. Главный инспектор торпедного оружия и многие специалисты согласились со мной. Итак, мой прежний приказ остался в силе.

12. Небольшие изменения в комбинированном взрывателе (изоляция медного кожуха, полировка фрикционного диска) положительных результатов не дали. Иногда как будто бы число случаев преждевременного срабатывания взрывателей уменьшается. Возлагаются надежды на дальнейшие доделки взрывателя, а пока приходится придерживаться принципа установки торпеды на глубину, превышающую осадку цели, так как при использовании ударных взрывателей торпеды проходят под килем судна-цели и атаки оказываются безрезультатными.

13. Все чаще поступают донесения об отказах взрывателей при выстрелах, произведенных по точно установленным исходным данным. Торпедный инспектор по-прежнему убежден в безусловной надежности комбинированного взрывателя. Предлагаю ему исследовать причины отказов торпед во всех тех случаях, когда командиры подводных лодок относят неудачи за счет отказа взрывателя. Инспектор считает, что неудачи следует приписать промахам при стрельбе. Не могу согласиться с таким толкованием неудач, учитывая большое количество донесений о безрезультатности выстрелов. Во многих случаях считаю безусловно доказанным, что комбинированные взрыватели не срабатывают. Я сказал об этом 19 января на совещании с представителями торпедно-испытательной станции.

14. Опытной стрельбой торпедами «123» установлено, что многие взрыватели при установке торпеды на глубину хода, превышающую осадку цели, действительно не срабатывают. Торпедный инспектор наконец признал возможность отказов и представил следующие соображения для сообщения их командирам подводных лодок:

1. По целям водоизмещением менее 4000 тонн эскадренным миноносцам и всплывшим подводным лодкам устанавливать торпеды на глубину 4 метра.

2. При стрельбе по целям водоизмещением менее 1000 тонн следует считаться с возможностью отказа взрывателя.

3. При всех остальных целях – установка торпед на глубину осадки судна-цели плюс один метр (также и при плохой погоде).

Эти указания создавали условия более близкого подхода торпеды к цели, а следовательно, и к магнитному полю цели, действующему на взрыватель.

Однако стрельба в условиях неспокойного моря создает предпосылки для явных неудач.

15. Помимо опытной стрельбы торпедами «123», определившей отрицательные стороны взрывателя, была произведена также проверка магнитных свойств корпуса торпеды и ее аккумуляторного отделения. Проверка показала, что они, правда не всегда в одинаковой и устойчивой степени, намагничены, и это может сказываться на действии взрывателя. Поэтому хранящиеся на складах торпеды подлежат размагничиванию. Торпедный инспектор сомневается в успехе этого мероприятия.

Итак, причины неполадок нам все еще не известны.

16. Доверие командиров и личного состава подводных лодок к торпедному оружию подорвано в значительной степени. Тем не менее подводные лодки, несмотря на сильную оборону противника, продолжают вести торпедные атаки. Но они терпят лишь неудачи. По самым скромным подсчетам, общий тоннаж судов противника, избежавших гибели из-за несработавших торпед, составляет 300 000 рег.-бр. тонн. Я уверен, что и выстрел U-47 по крейсеру типа «Лондон» оказался неудачным именно из-за преждевременного срабатывания взрывателя. Командование подводных сил и командиры лодок очень огорчены тем, что, несмотря на основательную предвоенную подготовку, главное оружие подводных лодок не дало тех результатов, которые можно было бы ожидать. Однако мы обязаны продолжать торпедные атаки, чтобы выявить причины неполадок и ликвидировать их. Доверие командиров и личного состава подводных лодок к торпеде постепенно может быть восстановлено лишь при условии улучшения технической части этого оружия.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Главнокомандующий
военно-морских сил
B № 83/а42

Берлин, 9 февраля 1942 года
Совершенно секретно

(По адресам согласно списку)
По вопросу: РАССЛЕДОВАНИЕ НЕПОЛАДОК В ТОРПЕДАХ
К директиве ГВМС № 2864/40 секр. 11.VI.40

1. Как известно офицерскому корпусу, в первые месяцы войны имели место случаи отказов торпед, что временно в значительной мере поколебало доверие к этому оружию и отразилось на боевых действиях подводного флота, лишив командование столь необходимых успехов в подводной войне.

Недостатки торпед выражались в следующем:

1. Вследствие установки торпед на слишком большую глубину хода они проходили под килем цели. В результате ни ударные, ни магнитные взрыватели не срабатывали.

2. Магнитная часть взрывателя была чувствительна к вибрации, создающейся на ходу торпеды. Имели место самопроизвольные срабатывания взрывателей, большей частью преждевременные. Вследствие таких недостатков торпедные атаки оказывались безрезультатными, создавая одновременно угрозу для атакующей лодки. Кроме того, противнику удалось узнать о наличии магнитных взрывателей и своевременно принять соответствующие меры, а затем успешно провести размагничивание судов и кораблей.

3. Несмотря на то что взрыватель торпеды конструировался из расчета действия при угле встречи свыше 21°, фактически надежное действие взрывателя, как удалось определить лишь после выяснения причин отказов в боевых условиях, происходило только при угле встречи более 50°.

Эти недостатки удалось выявить лишь постепенно, так как определение их причин крайне осложнялось тем обстоятельством, что отказы взрывателя были связаны также с нарушением торпедой заданной глубины хода.

Все это вело к многочисленным, постоянно менявшимся указаниям руководства о применении торпед, что вызывало нервозность у личного состава. Не представляется возможным статистически точно установить, насколько серьезную роль сыграли все эти недостатки с начала войны до конца норвежской операции. Достаточно сказать, что случаи отказов торпед за первые восемь месяцев войны превышали в два, а иногда даже почти в три раза допустимое в среднем расходование боеприпасов.

В директиве № 2864 от 11 июня 1940 года указывалось, насколько серьезно расценивал я эти неполадки. Если причина их – небрежность, допущенная в период создания или испытаний торпед, то я обязан привлечь виновных к ответственности.

Так и случилось.

Имперский военный суд после шестинедельного разбирательства вынес следующее определение по обстоятельствам дела:

1. Сохранение торпедой заданной глубины хода.

Основной причиной того, что торпеды не срабатывали вследствие их ухода на большую против заданной глубину хода, является недостаточная тщательность испытаний способности торпед «G7a» и «G7e» держать заданную глубину хода. Возникновение неполадок относится к периоду, когда торпеды находились еще в стадии создания. Обе торпеды не отвечали предусмотренным допускам и фактически уходили на два-три метра глубже заданной глубины хода. Когда в 1936 году впервые стало известно о нарушении установленной глубины хода, этот факт тщательно не проверили. Особую роль сыграло здесь несовершенство гидростатического прибора. Попытка устранить недостатки оказалась безрезультатной. Существенно неправильным было то обстоятельство, что работы по улучшению и совершенствованию торпед строились в перспективном плане далекого будущего, что не обеспечивало немедленного устранения недостатков. Не приняли надлежащих мер и после последовавшего весной 1939 года специального приказания начальника экспериментального торпедного института. В итоге неисправности, известные в течение нескольких лет, к началу войны остались неустраненными. Ликвидировать их удалось лишь зимой 1939/40 года.

Роковые последствия повлекло за собой то, что в экспериментальном торпедном институте в общем сильно преуменьшали важность сохранения торпедой заданной глубины хода. Даже начальник института считал этот вопрос второстепенным с военной точки зрения. Такое мнение аргументировалось наличием магнитного взрывателя. Но ведь и применение магнитных взрывателей требует, чтобы торпеда точно сохраняла заданную глубину хода. Это необходимо для достижения большего эффекта взрыва торпеды. Кроме того, следовало считаться с ограниченной возможностью использования таких взрывателей при действиях за пределами отечественных вод. В таких условиях в любой момент могло создаться положение, заставляющее прибегнуть к взрывателям ударного действия. Но для этого было чрезвычайно важно, чтобы торпеда шла к цели точно на заданной глубине. Позднее, примерно за год до войны, когда экспериментальному торпедному институту стало известно о разрешении проблемы размагничивания, вопрос обеспечения хода торпеды на заданной глубине представлял собой уже особую заботу. С этого момента пришлось учитывать, что из-за размагничивания судов применение магнитных взрывателей в дальнейшем могло стать нецелесообразным.

2. Магнитная часть взрывателя торпеды.

Правильно сконструированный магнитный взрыватель обладал в основном одним недостатком, выявить который представилось возможным только в условиях боевого применения торпед: имелась опасность самопроизвольного срабатывания взрывателя из-за сотрясения, вызванного движением торпеды. Своевременно не провели опытов с взрывателями «G7a» и «G7e», которые позволили бы устранить влияние на взрыватель сотрясений на ходу торпеды. Взрыватели устанавливались не на торпедах «G7a и «G7e», а на устаревшей торпеде «G7v», на которой этот недостаток не выявлялся. Кроме того, причина самопроизвольного срабатывания взрывателей оставалась неизвестной, поскольку систематического изучения материалов экспериментального торпедного института и результатов стрельбы не производилось.

3. Ударная часть взрывателя торпеды.

Неправильное представление об абсолютной надежности ударного взрывателя привело к тому, что механическая часть взрывателя торпед «G7a» и «G7e» до сдачи их флоту проверялась недостаточно. Между тем необходимость этого стала особенно очевидной зимой 1938/39 года, когда возникло серьезное беспокойство по поводу действия ударных взрывателей и стало известно о недостаточности проведенных ранее испытаний.

В заключение констатирую следующее: с помощью работ, осуществленных главной инспекцией торпедного оружия и Экспериментальным торпедным институтом, удалось преодолеть кризис и устранить неполадки, послужившие причиной первых неудач. Достигнутые за это время успехи свидетельствовали о ликвидации имевшихся недостатков. Дальнейшее совершенствование и успешное использование торпедного оружия лежит на ответственности тех, кому поручено создание и использование этого оружия.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Командующий
подводным флотом
В № 482

Вильгельмсхафен, 8 сентября 1939 года
Совершенно секретно

Главному командованию военно-морских сил

По вопросу: ПРОГРАММЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

К телефонным переговорам адмирала Шнивинда с командующим подводным флотом.

1. Продолжать строительство лодок «VIIc» и «IX» серии в соотношении, указанном командующим подводным флотом 1 сентября 1939 года (№ 172/секретно).

2. Не строить малых подводных лодок, так как использование их возможно в основном только в отечественных водах. При этом применение их в ближайшее время на Балтийском море не предвидится, а на Северном море – представляется сомнительным. На Северном море могут действовать подводные лодки «VIIc» серии; эти же лодки одновременно можно использовать для действий в Атлантике (район Азорских островов).

3. Продолжать строительство лодок «XB» серии. Имеются известные перспективы усиленной постановки мин за пределами европейских вод (Кейптаун, Симонстаун, Коломбо, Сингапур; для последних двух портов – подводные лодки-танкеры, см. пункт 6).

4. Продолжать строительство лодок «XI» серии. Их главное достоинство состоит в способности оказывать «давление» в удаленных морских районах. Возможности артиллерийского использования сомнительны. Командование подводного флота предлагает за счет сокращения артиллерийского вооружения строить только быстроходные подводные лодки с большой дальностью действия. Такие подводные лодки можно будет использовать в Атлантике во взаимодействии с торпедоносцами. Они могут легче, чем тихоходные лодки, поддерживать и восстанавливать потерянный контакт с конвоем, наводить на цель другие подводные лодки. Следовательно, данную лодку можно использовать и для разведки.

Такие подводные лодки предлагается именовать подводными лодками дальнего действия.

5. Этим устраняется необходимость строительства лодок «XII» серии, поскольку неизвестно, будет ли эта серия отвечать требованиям в отношении скорости хода и дальности плавания.

Лодка же «XI» серии, безусловно, будет отвечать этим требованиям.

6. Строительство трех подводных лодок-танкеров водоизмещением около 2000 тонн.

Заключение

Возникают следующие соображения относительно очередности строительства подводных лодок:

а) торпедные – «VIIc» и «IX» серии;

б) подводные лодки – минные заградители с большой дальностью плавания «XB» серии;

в) крупные быстроходные подводные лодки с большой дальностью плавания;

г) подводные лодки-танкеры.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Главнокомандующий
военно-морских сил
K.Stb. № 14/930/секретно.
Имперский министр по
вооружению и снабжению
№ 320–2463/секретно

Берлин, 22 июля 1943 года
Секретно

СОВМЕСТНЫЙ ПРИКАЗ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ И ИМПЕРСКОГО МИНИСТРА ПО ВООРУЖЕНИЮ И СНАБЖЕНИЮ

По вопросу: ВЫПОЛНЕНИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ 1943 года

Вопросы обеспечения возросшей потребности в вооружении военно-морского флота и строительство торгового флота требуют самого серьезного внимания и тесного сотрудничества личного состава военно-морского флота, работников имперского комиссара морского судоходства, а также имперского министра по вооружению и снабжению. В соответствии с этим достигнуты следующие соглашения:

1. Разработка типовых эскизов новых кораблей производится главным командованием военно-морских сил с привлечением в необходимых случаях ученых, конструкторов и специалистов по рекомендации имперского министра по вооружению и снабжению.

2. Для рассмотрения чертежей и вопросов, связанных с созданием новых кораблей, и проведения изменений в имеющихся кораблях при имперском министре по вооружению и снабжению создается комиссия по делам кораблестроения. Комиссия состоит из председателя, назначаемого главнокомандующим военно-морских сил, шести представителей от ВМС, представителя имперского комиссара морского судоходства, примерно шести ученых, конструкторов и технологов. В комиссию входят также председатель главного комитета кораблестроения, руководитель группы рационализации и технологии отдела министерства по вооружению и снабжению и уполномоченный по торговому судостроению и выполнению плана военно-морского кораблестроения. Шесть членов от ВМС назначаются главнокомандующим ВМС, представитель имперского комиссара морского судоходства – имперским комиссаром, а шесть членов из числа ученых, конструкторов и технологов – имперским министром по вооружению и снабжению. Созыв комиссии производится министром по вооружению и снабжению. Для решения специальных вопросов создаются подкомиссии из представителей примерно в том же соотношении. В случаях когда единое мнение не достигнуто, окончательное решение вопроса производится главнокомандующим ВМС. В отношении же вопросов, входящих в компетенцию торгового флота, окончательное решение предоставляется имперскому комиссару морского судоходства.

3. При имперском министре по вооружению и снабжению образуется главный комитет кораблестроения, на который возлагается руководство по распределению заказов между отдельными верфями и планирование сроков

поставок заводами-смежниками. Целью нового органа является в первую очередь обеспечение интересов ВМС и удовлетворение его нужд для ведения войны на море. Поступающие от комиссии по делам кораблестроения эскизы подлежат разработке и конструктивной проверке главным комитетом кораблестроения.

Главный комитет ведает вопросами регулирования оборотных и основных средств судостроительных предприятий, определяет потребность в оборудовании и рабочей силе, а также планирует производство необходимых строительных работ.

Отныне только через главный комитет кораблестроения или, в отдельных случаях, через органы имперского министра по вооружению и снабжению осуществляется загрузка верфей, поставщиков запасных частей и заводов-смежников заказами для нового кораблестроения и ремонтных работ.

Благодаря этим мероприятиям достигается использование для военно-морского флота необходимых мощностей промышленности и единство в управлении верфями, а также вспомогательными предприятиями для нужд ВМС и морского судоходства.

4. Судостроительная комиссия поручает главному комитету кораблестроения производить проверки, расчеты и подготовительные проектные работы.

5. При выполнении заданий для главного комитета кораблестроения отдельные подразделения управления военного кораблестроения подчиняются имперскому министру по вооружению и снабжению.

6. С установлением указанного разграничения компетенции между главнокомандующим ВМС и имперским министром по вооружению и снабжению вводятся изменения, особенно касающиеся руководства верфями и находящейся там инспекции. Впредь за этими должностными лицами в отношении заказов военно-морского флота сохраняются лишь обязанности испытания отдельных изготовленных частей и приемка их, испытание и приемка готовых кораблей и судов, а также наблюдение за технически правильным выполнением новых кораблестроительных работ и реконструкции в соответствии с технологическими и общими требованиями. Представители ВМС лишаются права вмешиваться в процесс работы. В случае неудовлетворительного выполнения работ наблюдающим и приемщикам предоставляется право отказаться от испытания и приемки.

7. Распределение заданий, связанных с производством для ВМС оружия, боеприпасов и технического имущества, будет объявлено особо.

Надеемся, что все служебные инстанции, которых касаются эти положения, учтут серьезность обстановки и выполнят возложенные на них задачи. Необходимо добиться, чтобы в условиях непрерывно растущих потребностей военно-морского флота и торгового судоходства путем совместной работы главного командования ВМС и министерства по вооружению и снабжению были успешно разрешены также и вопросы строительства боевых кораблей.

Главнокомандующий военно-морских сил *Дениц.*
Имперский министр по вооружению и снабжению *Шпеер.*
Верно: советник министерства *Клайе.*

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ЦИФРОВЫЕ ДАННЫЕ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К НЕМЕЦКОМУ ПОДВОДНОМУ ФЛОТУ ЗА ПЕРИОД ВОЙНЫ 1939–1945 годов

1. На 1 сентября 1939 года немецкий подводный флот располагал 57 подводными лодками.

2. С 1 сентября 1939 года по 8 мая 1945 года в состав немецкого военно-морского флота вступило еще 1113 подводных лодок, в том числе 1099 вновь построенных на немецких верфях, 4 новые лодки, построенные на иностранных верфях, и 10 трофейных лодок иностранной постройки.

3. Из общего числа 1170 подводных лодок, находившихся в строю, 863 участвовали в боевых действиях, причем каждая совершила от одного и более выходов в море.

Таблица 1

Результаты действий немецких подводных лодок[1]

Классы кораблей	Потоплены	Повреждены
Авианосцы	3	–
Эскортные авианосцы	3	2
Линейные корабли	2	3
Легкие крейсера	5	5
Минные заградители	1	1
Эскадренные миноносцы	34	11
Эскортные миноносцы	18	14
Фрегаты	2	4
Корветы	26	2
Шлюпы	13	3
Эскадренные тральщики	10	–
Подводные лодки	9	–
Корабли ПЛО	3	–
Торпедные катера, катерные тральщики	3	–
Десантные корабли	13	–
Плавучие мастерские	2	–
Посыльные суда	1	–
Всего:	148	45

[1] В других иностранных источниках указываются иные сведения о потерях и повреждениях кораблей от действий немецких подводных лодок. – *Прим. ред.*

4. В боевых походах погибло 630 немецких подводных лодок, из них 603 – в результате действий противника, 20 – по невыясненным причинам и 7 – от несчастных случаев.

5. В отечественных водах и портах от действий противника (воздушные налеты, мины) погибла 81 подводная лодка. Кроме того, 42 лодки погибли в результате несчастных случаев.

6. 215 подводных лодок были взорваны или затоплены собственными командами (часть этих лодок впоследствии подняли союзники). 38 подводных лодок за время войны исключены из состава флота из-за невозможности устранить полученные повреждения и по причинам изношенности. 11 лодок переданы флотам других государств и интернированы в поврежденном состоянии в портах других стран. 153 подводные лодки после окончания войны уведены в английские порты или в порты других государств.

7. Результаты действий немецких подводных лодок, включая подрывы на минах, сведены в таблицу 1.

8. Немецкие подводные лодки потопили торпедами, артиллерией и минами 2759 судов общим тоннажем 14 119 413 рег.-бр. тонн:

а) в Северном море, в Атлантике и Индийском океане – 2449 судов общим тоннажем 12 923 899 рег.-бр. тонн (торпедами и артиллерией), 54 судна общим тоннажем 192 717 рег.-бр. тонн (на минах);

б) в Ледовитом океане, водах Норвегии, Баренцевом море и на Северном морском пути – 99 судов общим тоннажем 430 318 рег.-бр. тонн;

в) на Средиземном море – 113 судов общим тоннажем 518 453 рег.-бр. тонны;

г) на Балтийском море – около 18 судов общим тоннажем 8600 рег.-бр. тонн;

д) на Черном море – около 26 судов общим тоннажем 45 426 рег.-бр. тонн.

СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ

СОДЕРЖАНИЕ

По вопросам оптовой покупки книг
"Издательской группы АСТ" обращаться по адресу:
Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Книги "Издательской группы АСТ" можно заказать по адресу:
107140, Москва, а/я 140, АСТ – "Книги по почте"

Научно-популярное издание

Дениц Карл

НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Редактор *Н. Л. Волковский*
Технический редактор *И. В. Буздалева*
Корректор *Н. Б. Абалакова*
Компьютерная верстка *Е. А. Трефилова*
Зав. производством *Е. С. Фоменко*

Подписано в печать с готовых диапозитивов 19.01.2000.
Формат 84×108 $^{1}/_{32}$. Бумага типографская. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 25,2. Тираж 5000 экз. Заказ 506.

Налоговая льгота — общероссийский классификатор продукции ОК-00-93, том 2; 953000 — книги, брошюры.

Гигиенический сертификат № 77.ЦС.01.952.П.01659.Т.98 от 01.09.98 г.

ООО «Фирма «Издательство АСТ». ЛР № 066236 от 22.12.98.
366720, РФ, Республика Ингушстия, г. Назрань, ул. Московская, 13а.
Наши электронные адреса: WWW.AST.RU. E-mail: astpub@aha.ru.

ООО «Издательство «Полигон». 191119, С.-Петербург, а/я 80.

При участии ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32 от 27.08.97.
220013, Минск, ул. Я. Коласа, 35—305.

Отпечатано с готовых диапозитивов заказчика
в типографии издательства «Белорусский Дом печати».
220013, Минск, пр. Ф. Скорины, 79.

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

КАРЛ ДЕНИЦ

Гросс-адмирал Карл Дёниц (1891–1981) был создателем и руководителем подводного флота гитлеровской Германии.

Его мемуары содержат неоценимый фактический материал о действиях подводных лодок во Второй мировой войне и представляют большой интерес для всех, кто увлекается военной историей.

